За рулем

11 • 1976





ТРУДОВЫЕ ПОДАРКИ — ГОДОВЩИНЕ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ









МЫ ИЗ МИФИ

На этих кадрах наш фотокорреспондент запечатлел несколько эпизодов из жизни одной мотосекции. Помещение, где хранится техника. Погрузка мотоциклов перед отправкой на соревнование. Разметка трассы. Гонка. Тренер и участник. Ничего, вроде бы, из ряда вон выходящего. Рабочие моменты, какие встретишь часто. Но, может быть, эта обычность больше, чем что-то исключительное, говорит нам о том, как много сделано нашим оборонным Обществом, чтобы технические виды спорта стали в широком смысле слова доступными. И не просто доступными — необходимыми, любимыми — спутниками на долгие, долгие годы.

Взгляните на групповой портрет мотосекции, помещенный вверху. С него смотрят на вас люди разного возраста, разного опыта, разного положения. Их сплотила и сроднила мотоциклетная секция первичной организации ДОСААФ Московского инженерно-физического института — МИФИ.

Студент-первокурсник и заведующий лабораторией большого научного учреждения, вчерашний школьник и отец семейства — все они видят в занятиях мотоспортом источник бодрости и вдохновения.

«Физическая культура и спорт оказывают огромное воздействие на формирование гармоничного человека, способствуют сохранению на долгие годы здоровья и творческой активности людей»,— отмечал в своем приветствии организаторам и участникам XXI летних Олимпийских игр Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев. Да, физкультура и спорт стали у нас в стране действенным средством коммунистического воспитания миллионов людей, подготовки их к высокопроизводительному труду, защите своей Отчизны.

Мотосекция МИФИ, о которой мы рассказываем на стр. 15 этого номера журнала, — один из многих, многих примеров того, какой большой вклад в это важное государственное дело вносит ДОСААФ.





Мотосекция МИФИ — групповой портрет. Он запечатлел не всех спортсменов (в разгаре была экзаменационная сессия), а только тех, кто пришел в тот день на тренировку.

●

В кадр попала лишь небольшая часть спортивного гаража. Здесь десятки мотоциклов разных моделей, разных кубатур, разного назначения. Есть и ветераны — «ковровцы», ИЖи, которые сменили уже не одного хозяина и тем не менее находятся в боевом строю. Есть и совсем новые модели — кроссовые ЧЗ, многодневные ЯВЫ. Распределяет технику бюро секции.

●

У мотосекции МИФИ — свой грузовик, свой автобус. Они доставляют спортсменов и технику в различные города страны к месту соревнований. Иногда их путь бывает далек: мотогонщики МИФИ — неизменные участники первенств страны по многодневным соревнованиям и мотокроссу.

●

На учении, как в бою... Тренировочная трасса МИФИ ничем не отличается от тех, на которых проходят состязания.

●

И тренировки тоже, как настоящий кросс, тем более что часто здесь разыгрываются призы, и результат выступления каждого анализируется на общем собрании.

●

Более двадцати лет — столько, сколько существует секция, душой ее — руководителем, механиком, тренером в одном лице является Георгий Валентинович Жемочкин, которого фотограф застал беседующим после тренировки со своим учеником Юрием Богодаровым — трехкратным призером первенств СССР.

Фото В. Горлова

АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

Е. БАШИНДЖАГЯН,
заместитель министра автомобильной промышленности СССР

Близится к завершению первый год десятой пятилетки. За этот короткий срок в советском автомобилестроении произошло немало событий, важных для всего народного хозяйства, с какой бы стороны мы ни подошли к их оценке — технической, экономической, социальной.

Начнем с того, что в канун открытия XXV съезда КПСС стал работать в наладочном режиме главный конвейер завода-гиганта в Набережных Челнах и 16 февраля из ворот сборочного цеха предприятия-новостройки вышли первые автомобили КамАЗ. Одновременно завод в Ставрополе приступил к выпуску прицепов к этим мощным тягачам. На Белорусском автозаводе в Жодино в начале этого года были собраны самосвалы БелАЗ—549 грузоподъемностью 75 тонн, и на их базе был создан головной образец автопоезда-углевоза, вмещающего 120 тонн груза. Не отстали и минчане: их новый автопоезд МАЗ—6422-01, состоящий из трехосного тягача и полуприцепа, успешно прошел весь комплекс испытаний в суровых условиях Сибири и принят к серийному производству. Свое веское слово сказали зиловцы — они начали серийный выпуск трехосных восьмитонных грузовых автомобилей. Наконец, новыми, более совершенными моделями порадовали уже в первые месяцы нынешнего года ВАЗ, АЗЛК и РАФ.

Закончившуюся девятую пятилетку иногда называли пятилеткой автомобилизации. Слово, может быть, не очень благозвучное, но вот смысл происшедшего оно отразило довольно точно. Действительно, за всю историю своего существования наша автомобильная промышленность не знала таких высоких темпов развития, какие были достигнуты в 1971—1975 годах. Достаточно сравнить две цифры: в 1970 году в стране было выпущено в общей сложности 916 тысяч автомобилей разных моделей и назначений, а в 1975 году — 1964 тысячи. В два с лишним раза больше! Особенно быстро росло производство легковых автомобилей, их выпуск увеличился за годы девятой пятилетки в 3,5 раза. Отличных результатов достиг коллектив объединения «АвтоВАЗ», обеспечивший высокую ритмичность производства и перекрывший проектный выпуск автомобилей при хорошем их качестве. Почти на 25% возросло производство грузовиков, на 35% — автобусов, на 55% — запасных частей. Существенно увеличился выпуск прицепного состава. Не стоит долго говорить о факторах, определивших бурное развитие отрасли, они известны, и главным из них остается высокая экономическая эффективность нашего автомобильного транспорта, идет ли речь о грузовых или пассажирских перевозках. Это обстоятельство дало основание предусмотреть в директивах на девятую пятилетку крупные капитальные вложения в автомобильную индустрию. Основные производственные фонды за истекшую пятилетку увеличились более чем вдвое. Реконструкции подверглись практически все заводы. Шестнадцать новых современных предприятий получила отрасль за пятилетку. В их числе такие мощные комплексы, как Волжский и Камский автозаводы, новое производство рижского завода в Елгаве, завод подшипников в Вологде.

У автомобилестроителей появились возможности полнее удовлетворить растущие запросы потребителей, значительно расширить номенклатуру автомобилей. Выпуск их не просто вырос арифметически. На смену устаревшим моделям пришли машины более совершенные, экономичные, более удобные и безопасные. Если подсчитать общее число моделей и модификаций выпускаемых в стране автомобилей, цифры получатся довольно внушительные. В последнем году девятой пятилетки в СССР производилось 225 моделей и модификаций грузовиков, 62 — легковых автомобилей, 36 модификаций автобусов, 47 — прицепов и полуприцепов. Расширение номенклатуры продукции хотя и несколько осложняет технологию производства, зато приносит ощутимую выгоду нашему народному хозяйству в целом, поскольку дает возможность получать технику, наилучшим образом отвечающую конкретным условиям эксплуатации.

Одновременно заметно улучшилось качество автомобилей, в самом широком смысле этого слова. Больше пятисот изделий отрасли удостоены Знака качества. Высокую оценку потребителей получили автомобили ЗИЛ—130 и ЗИЛ—131, ГАЗ—66 и ГАЗ—53А, автопоезда минского автозавода, автомобили уральского, кременчугского заводов. Далеко за пределами нашей Родины, на дорогах всех континентов можно увидеть снискавшие широкую популярность «жигули».

В этих и других моделях автомобилей потребителя привлекает многое, но прежде всего, как нам кажется, длительные сроки службы. В течение нескольких последних лет борьба за увеличение пробега до капитального ремонта, повышение моторесурса оставалась для советской автомобильной промышленности одним из самых важных направлений технической политики. Борьба эта потребовала немалых усилий, настойчивости, тем более что многое тут зависит от смежных отраслей индустрии. И сегодня можно с известным удовлетворением констатировать, что усилия эти не пропали даром. В среднем пробег советских автомобилей до капитального ремонта за годы девятой пятилетки возрос примерно на 55%, со 120—180 тысяч километров до 200—300 тысяч. Ресурс двигателей основных моделей ярославского, заволжского, ульяновского моторных заводов, автозавода имени И. А. Лихачева увеличился в среднем в полтора раза.

Как бы ни были значительны достижения нашей автомобильной промышленности в девятой пятилетке, все они — уже история. А жизнь, бурное развитие социалистической экономики ставят новые задачи, не менее сложные. В «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы», принятых XXV съездом КПСС, об этих задачах сказано выразительным языком цифр: к 1980 году суммарный выпуск автомобилей всех типов и моделей необходимо довести до 2,1—2,2 миллиона; объем годового производства грузовых автомобилей к концу десятой пятилетки надо увеличить до 800—825 тысяч, легковых — до 1,21 миллиона, автобусов — до 72 тысяч.

Основной прирост дадут два наших автогиганта — волжский завод и камский промышленный комплекс. Сейчас на КамАЗе широким фронтом идут монтажные и наладочные работы.

С выходом камского комплекса на полную проектную мощность суммарная грузоподъемность автопоездов, которые будут выпущены за год на базе камских автомобилей-тягачей, составит примерно половину общей грузоподъемности всех автомобилей, произведенных в 1975 году. Таково значение этого автогиганта для нашей автомобильной индустрии. Разумеется, свой вклад в общий прирост производства внесут и «ветераны» отрасли, на некоторых уже завершен большой объем работ по реконструкции, а на некоторых такие работы еще предстоит провести.

Каким же типам автомобильной техники будет отдано в ближайшие годы наибольшее предпочтение?

Ответ на этот вопрос диктуется стоящей перед автотранспортом страны в десятой пятилетке задачей повысить грузооборот на 45%. На первый план ставится дальнейшее развитие выпуска и повышение производительности грузовых автомобилей. Последнее обстоятельство особенно важно, и потому упор делается на увеличение выпуска наиболее экономически эффективных транспортных средств — автопоездов грузоподъемностью от 16 до 30 тонн. В связи с этим наряду с вводом камского комплекса намечено развитие производства и расширение номенклатуры автомобилей и автопоездов московского имени Лихачева, минского, кременчугского автозаводов. Если в 1975 году доля машин грузоподъемностью 8 тонн и выше составляла в выпуске 12,8%, то к 1980 году их удельный вес поднимется почти на 30%. К тому же сроку наши предприятия станут давать в два с лишним раза больше полуприцепов и на 35% больше — прицепов.

Особое внимание уделяется автомобилям-самосвалам для сельского хозяйства, строительства, горнодобывающей

За нашу Советскую Родину!



11 ● Ноябрь ● 1976

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года

В ДЕСЯТОЙ ПЯТИЛЕТКЕ

промышленности: к 1980 году намечается увеличить общий выпуск их в 1,7 раза, причем на производство будет поставлен ряд новых высокопроизводительных моделей, начиная от сельскохозяйственных самосвальных автопоездов ЗИЛ и КАЗ и кончая гигантскими 75- и 120-тонными самосвалами БелАЗ.

Для повышения производительности труда транспортников не менее важное значение, чем грузоподъемность, имеет ассортимент подвижного состава. Намечен целый комплекс мероприятий, цель которых — развивать выпуск специализированных транспортных средств, соответствующих по конструкции требованиям в первую очередь — сельского хозяйства, а также строительства, торговли, бытового обслуживания населения и других отраслей. По сравнению с 1975 годом предусмотрен общий рост их производства в 2 раза с одновременным расширением номенклатуры в 2,3 раза. Расшифруем эти цифры: выпуск автомобилей со специализированными кузовами намечено увеличить приблизительно в 1,6—1,8 раза, специализированных прицепов всех типов — вдвое, фургонов на шасси автомобилей и прицепного состава — в 2—2,3 раза, цистерн (по суммарной емкости) — в 2,5, полуприцепов-контейнеровозов — в 3—3,5 раза.

Намечено и развитие производства очень нужных народному хозяйству многоосных внедорожных автомобилей, способных работать в резко пересеченной, заболоченной, пустынной, одним словом, труднодоступной для обычных машин местности, а также автомобилей для специфических условий эксплуатации в разных климатических зонах, в том числе — в условиях сурового Севера.

Специализация коснется в известной степени и легковых автомобилей. Так, для удовлетворения главным образом потребностей сельских жителей будут расширены выпуск и номенклатура машин повышенной проходимости: наряду с хорошо известными автомобилями ульяновского и луцкого автозаводов в текущем пятилетии будет начато производство новой, современной комфортабельной модели (с колесной формулой 4Х4) ВАЗ—2121, как предполагается, до 50 тысяч в год.

Автомобилей становится все больше, условия движения усложняются. И очень важно, чтобы водителю было удобно за рулем. Автомобилестроители стараются учесть этот фактор: вводятся особые конструкции, облегчающие управление, правилом становится обогрев кабины, приспособления, позволяющие устанавливать сиденье водителя в наиболее удобное положение.

А если понимать под термином «дорога» не только ленту асфальта, но и всю окружающую среду, в которой работает автомобиль, то станет ясно, как много еще предстоит сделать, чтобы известная триединая система «водитель—автомобиль—дорога» стала совершенной. Здесь и повышение безопасности самой конструкции автомобилей, и уменьшение уровня шума, и снижение токсичности отработавших газов. В последние годы промышленность уже начала выпуск части грузовиков и автобусов, предназначенных к эксплуатации в городе, со специальной аппаратурой для работы на сжиженном газе. В нынешней пятилетке предстоит значительно увеличить производство газобаллонной аппаратуры, улучшить ее конструкцию. Свою роль должна сыграть и «дизелизация» грузовых автомобилей и автобусов. Известно, что дизели потребляют на 25—30% меньше топлива, нежели бензиновые двигатели, и токсичность выхлопа у них намного ниже.

Серьезная задача отрасли и в том, чтобы добиваться постоянной модернизации грузовых и обновления типажа легковых автомобилей. Определенные успехи здесь уже достигнуты, примером тому в первую очередь является продукция Волжского автозавода. Оптимальным, на наш взгляд, было бы положение, при котором серийно выпускаемая автомобильная техника модернизировалась бы ежегодно — вплоть до того момента, пока в производство не будет пущена новая базовая модель. Таким видится нам конкретный путь к решению проблемы качества продукции, столь глубоко и серьезно поставленной на XXV съезде КПСС.

Важно, чтобы такой подход стал системой на всех предприятиях отрасли. В этом — залог постоянного повышения технических параметров продукции, достижения высоких показателей ее надежности и долговечности. Подобным образом должна решаться и проблема равнопрочности всех агрегатов и деталей автомобиля. А проблема эта чрезвычайно существенна, поскольку от ее решения во многом зависит и организация ремонта техники, и производство запасных частей.

В самом деле, износ отдельных узлов и деталей современного автомобиля и по сегодняшний день остается очень высоким. К чему это приводит, известно. Часто из-за неисправности одного какого-то узла автомобиль простаивает дни и недели. Таких быстро изнашивающихся узлов и деталей в каждой конструкции, может быть, и не так много. Но именно они в основном создают повышенную потребность автохозяйств в запасных частях — потребность, не всегда, к сожалению, удовлетворяемую. Очевидно, конструкторским службам следует усилить внимание к созданию равнопрочных деталей и узлов, разработать прогрессивные, экономически целесообразные нормативы расхода запасных частей.

В последнее время укрепились связи автомобилестроителей с теми организациями, которые пользуются их продукцией. Лихачевцы, горьковчане, минчане, ярославцы стремятся сделать такие связи еще более прочными, с тем чтобы, с одной стороны, получать полную информацию об эксплуатационных данных, а с другой — активно участвовать в самом процессе их ремонта.

Многое предстоит сделать для совершенствования ремонта и технического обслуживания легковых автомобилей, находящихся в личном пользовании. За годы истекшей пятилетки число легковых автомобилей, ставших собственностью граждан, возросло в стране в 2,7 раза и составляет сейчас около 4 миллионов. Ожидается, что к 1980 году их количество достигнет примерно 7,6 миллиона, то есть увеличится почти вдвое. Вполне понятно, что это повлечет за собой и резкий рост выпуска запасных частей. Эффективное же использование запчастей в значительной степени зависит от организации гарантийного и текущего ремонта автомобилей, их технического обслуживания. Наиболее перспективную форму нашли работники Волжского автозавода. Еще в 1972 году они выступили с инициативой создания специализированной системы технического обслуживания и гарантийного ремонта своих автомобилей. И за четыре года опытом, практикой доказали ее высокую выгодность и удобство для миллионной армии владельцев «жигулей». Теперь дело за тем, чтобы опыт этот стал достоянием и других автозаводов.

Большой объем работ, связанных с наращиванием производства и дальнейшим повышением качества автомобилей, потребовал не только значительных усилий, но и ряда мер организационного порядка. В настоящее время в автомобилестроении проводится перестройка системы управления предприятиями. Ее цель — концентрация и еще более глубокая специализация производства. Созданы производственные и всесоюзные промышленные объединения.

Крупнейшие объединения-комплексы уже созданы на основе таких головных предприятий, как московский завод имени Лихачева, горьковский автозавод, московский автозавод имени Ленинского комсомола, Волжский автозавод, минский, запорожский, кременчугский и другие. Завершена организация производственных объединений, в которые входят предприятия, выпускающие автобусы, прицепы, подшипники, автотракторное электрооборудование, мотоциклы и велосипеды. В последующем все они будут связаны с министерством единой общегосударственной системой сбора и обработки информации, необходимой для правильного, научного учета, планирования и управления.

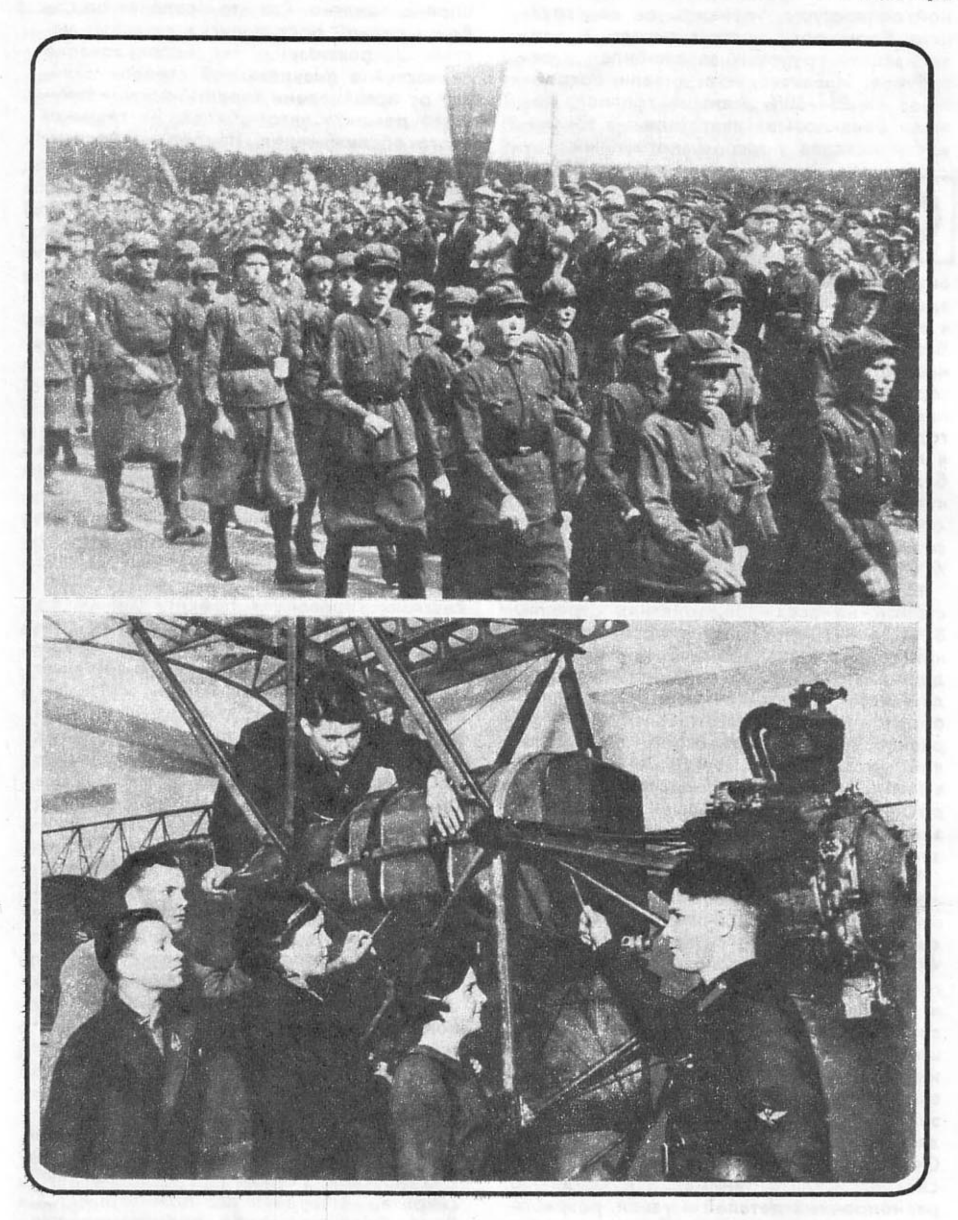
Выступая перед коллективом московского автозавода имени Лихачева в связи с награждением предприятия орденом Октябрьской Революции, Генеральный секретарь Центрального Комитета КПСС Л. И. Брежнев особо подчеркнул, что необходимо всемерно улучшать качество работы всех производственных и управленческих звеньев. «По-настоящему эффективно организовать коллективный труд, — говорил товарищ Брежнев, — задача огромная, требующая большого внимания не только руководителей. Современное производство требует, чтобы каждый работник ясно представлял себе свое место в трудовом процессе, знал, что и зачем он делает, что от него зависит, чувствовал, что его труд — необходимая часть общей работы».

Понимая всю ответственность своего труда, автомобилестроители полны решимости дать народному хозяйству страны, миллионам наших граждан мощные, экономичные, долговечные и красивые автомобили.

КРАСНОЗНАМЕННОЕ

Фотографии, свидетельства, документы

Герой Социалистического Труда
Алексей Алексеевич ДУРНЫШЕВ,
фрезеровщик Уралмашзавода, ветеран Осоавиахима



Передо мной несколько взятых из архива, многолетней давности фотографий. И каждая из них — страничка прошлого... В военизированный поход отправляется группа женщин-работниц. Идут колонной, шеренга за шеренгой. В гимнастерках, в форменных шлемах-кепи. Весь их вид говорит о том, что осоавиахимовки настроены по-боевому. Снимок датирован 1929 годом. А вот фотография, сделанная в тридцатые годы. У самолета, а точнее у его двигателя, группа осоавиахимовцев — курсантов свердловского аэроклуба. Внимательно слушают парни и девушки объяснения инструктора — молодого командира с летной эмблемой на рукаве.

Снимки пожелтели от времени, потерлись на краях. Но от этого они не потеряли свою ценность. В них отражены характерные эпизоды славной летописи оборонного Общества. И глядя на эти снимки, я, как и другие ветераны, невольно вспоминаю предвоенную пору, свою юность.

Это были памятные всем нам годы первых пятилеток, годы, овеянные романтикой героического труда, пафосом созидания.

Именно в те дни на месте лесов и болот вырос первенец пятилетки, гигант индустрии — наш Уралмашзавод. 18-летним парнем пришел я сюда, чтобы своими руками строить новую жизнь. Считал для себя высокой честью вступить в семью уралмашевцев и трудился, не жалея сил.

Членом Осоавиахима я стал сразу же, как поступил на работу в первый механический цех Уральского завода тяжелого машиностроения. Наша осоавиахимовская ячейка быстро росла и набиралась сил. Быть осоавиахимовцем считалось в нашей среде почетным. С какой гордостью мы, рабочие парни, показывали друг другу осоавиахимовские билеты! Вручение их, как и прием в члены Осоавиахима, проходило обычно торжественно и становилось целым событием нашей цеховой жизни.

Вместе с другими уралмашевцами, состоя в рядах Осоавиахима, я много узнал, многому научился. В 1937 году меня зачислили в планерную школу при свердловском аэроклубе. Мы изучали там материальную часть планера, учились управлять им. И, конечно же, сами пробовали летать. Не забыть того ощущения, которое испытывали, поднимаясь в воздух. Молодежь звало, манило к себе небо!

В те годы многие наши уралмашевцы увлекались парашютным спортом, изучали автомобильное, тракторное дело. К сожалению, «автомобильных» фотографий кружковцев не сохранилось...

Знания и навыки, закалка, полученные в Осоавиахиме, пригодились в годы военных испытаний. В этом смысле оборонное Общество, можно смело сказать, было для нас настоящей школой мужества. Из вчерашних осоавиахимовцев вышли меткие снайперы, отличные автомобилисты, связисты, бесстрашные воздушные бойцы, десантники. Наш свердловский аэроклуб дал Родине десять Героев Советского Союза, а воспитанники его М. Одинцов и Г. Речкалов удостоились этого звания дважды. Прославился своими подвигами 10-й гвардейский Уральский добровольческий танковый корпус, который прошел путь от Орла до Берлина и Праги. В его рядах сражались с врагом сотни бойцов, пришедших в армию с осоавиахимовскими билетами. В их числе были Иван Томилов, Петр Суриков и многие другие уралмашевцы, с которыми связывает меня совместная работа и дружба.

Великая Отечественная война застала меня, когда я проходил службу на Дальнем Востоке. Закончил хабаровское пехотное училище. В составе Краснознаменной Сибирской стрелковой дивизии участвовал в боях против японских милитаристов. Под огнем врага с честью выдержали экзамен наша выучка, наш боевой дух. Идя в бой, не раз с чувством признательности вспоминал энтузиастов Осоавиахима, которые познакомили меня с азами военного дела, научили еще до армии держать в руках винтовку.

После войны я вернулся на родной завод и теперь работаю фрезеровщиком в механическом цехе буровых машин. Досрочно выполнил задания девятой пятилетки, а сейчас мы, уралмашевцы, успешно берем рубежи десятой. Часто выступаю перед заводской молодежью, рассказываю о трудовой и ратной славе уральцев, стараюсь внести свою лепту в дело патриотического воспитания подрастающего поколения.

ОБОРОННОЕ



Председатель комитета ДОСААФ Уралмашзавода Петр Дмитриевич КОДОЧИГОВ

Шесть раз орденоносный Уралмашзавод известен не только знаменитыми шагающими экскаваторами-великанами, буровыми установками и другими отличными машинами. «Завод заводов», как в свое время назвал наш Уралмаш Алексей Максимович Горький, славится своими прекрасными традициями.

Замечательные дела осоавиахимовцев, о которых рассказал знатный уралмашевец Герой Социалистического Труда А. А. Дурнышев, находят сегодня свое продолжение. Достойным преемником Осоавиахима стал ДОСААФ, который играет важную роль в подготовке трудящихся, молодежи к защите Родины как боевой резерв и помощник Вооруженных Сил.

Многогранна деятельность наших досаафовцев, направляемая парткомом. Заводская организация оборонного Общества, удостоенная Почетного знака ДОСААФ СССР, насчитывает в своих рядах более 70% работающих, а в иных цехах 80—90%. И численность ее с каждым годом растет. Тысячи уралмашевцев активно участвуют в оборонно-массовой работе.

Прежде всего хотелось бы подчеркнуть активность досаафовцев в пропаганде ленинских заветов о защите социалистического Отечества, в военно-патриотическом воспитании молодежи. Лекции, беседы, доклады, наглядная агитация — все направлено к тому, чтобы широко разъяснять решения XXV съезда КПСС, показать заботу партии об укреплении обороноспособности страны, помогать растить подлинных патриотов Родины. Стали традицией на заводе проведение месячников оборонно-массовой работы, кинофестивалей, книжных выставок на оборонную тему, организация встреч ветеранов боев с молодежью, праздничных вечеров и утренников, посвященных подвигу советского народа в Великой Отечественной войне. С большим успехом проходит смотр-конкурс на лучшую постановку оборонно-массовой работы в цехах и отделах завода.

Широкая, всесторонняя пропаганда военно-технических знаний, подготовка технических специалистов составляют главную нашу заботу. Из года в год заводская организация ДОСААФ увеличивает выпуск шоферов, мотоциклистов, радиомастеров, радиотелеграфистов и других специалистов, необходимых для нашего народного хозяйства. Только в нынешнем году нами подготовлено в общей сложности 1000 специалистов.

При нашем спортивно-техническом клубе ДОСААФ круглый год работают курсы шоферов-любителей и мотоциклистов. С большим желанием идут сюда наши рабочие и служащие. В прошлом году, например, курсы закончило около 600 человек, 800 владельцев личного транспорта получат водительские права в этом году.

Полезным для нас оказался опыт свердловской образцовой автошколы ДОСААФ, где, кстати, каждый год обучаются и наши молодые уралмашевцы перед армейской службой. Школа в восьмой раз награждена переходящим Красным знаменем военного округа. Тут есть чему поучиться. По ее примеру мы в своем спорттехклубе внедряем программирующие устройства, создаем действующие агрегаты автомобиля — все это способствует повышению качества нашей учебной работы.

С помощью оборонного Общества все больше и больше досаафовцев приобщаются к военно-техническому спорту. У нас действуют различные секции — стрелковая, парашютная, водных лыж, подводников и мотоциклетная. Она пользуется большой любовью у заводской молодежи. Тренируясь в ней, многие досаафовцы достигли немалых успехов в спорте. Кандидатом в мастера стал фрезеровщик Александр Платонов, завоевавший звание чемпиона Свердловской области по кроссу в классах 250 и 125 см^3. Теперь он проходит службу в рядах Советской Армии. Это звание носят также слесарь Василий Селезнев и расточник Виктор Осипов. Сейчас наши мотоспортсмены готовятся к агитпробегу, посвященному 50-летию ДОСААФ.

Естественно, что как подготовка технических специалистов, так и массовое развитие спорта требуют хорошей учебно-материальной базы. Такая база у нас есть. Достаточно сказать, что в распоряжении поклонников мотоспорта 30 мотоциклов. Для подготовки шоферов имеется семь автомобилей.

Сила нашего СТК в большом отряде активистов-общественников, которые всю душу вкладывают в оборонно-массовую работу. С автомобилистами занимается шофер первого класса Василий Иванович Маневрин. В годы войны он был механиком-водителем танка, а сегодня помогает уралмашевцам сесть за руль автомобиля. С любовью передает свой опыт и знания мотоциклистам мастер спорта инженер Рафаил Топчиев, который сам недавно занимался в нашей мотосекции.

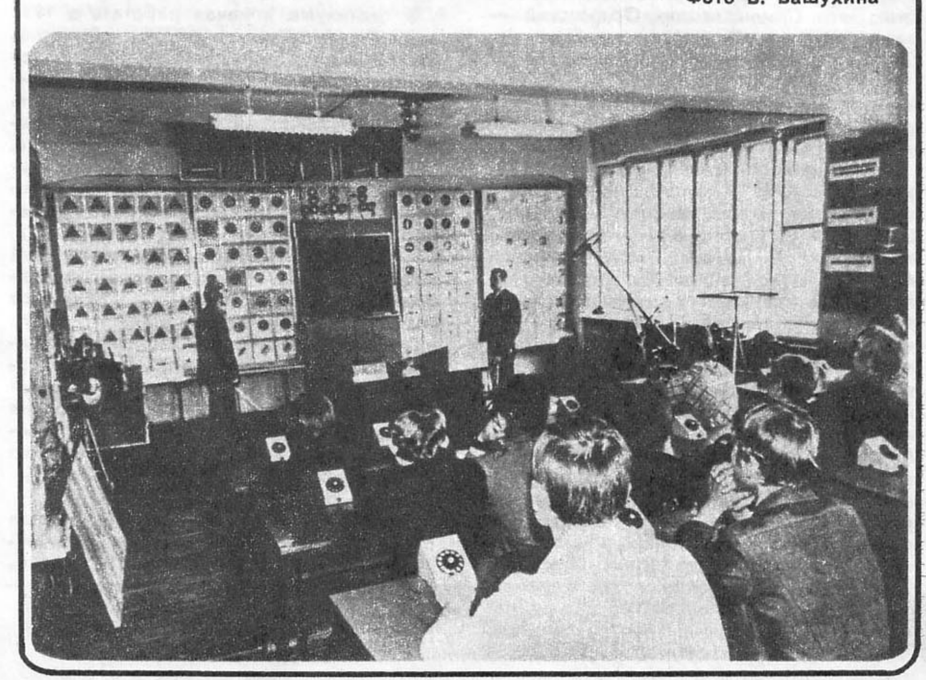
Без опоры на актив мы не могли бы решить задачу подготовки молодежи к службе в армии. Все допризывники с Уралмашзавода, находящиеся в военно-спортивном лагере, научились водить мотоцикл, обращаться с радиостанцией, стрелять. Многие прошли подготовку по специальности водителя.

В нашей области немало примеров хорошей организации оборонной работы среди населения. И мы не замыкаемся в собственных стенах. Заимствуем все лучшее у досаафовцев Уральского вагоностроительного завода имени Дзержинского, Синарского трубного, у каменск-уральской городской организации, которая шесть лет подряд удерживает первенство в области по постановке оборонно-массовой работы. Здесь умело готовят шоферов, мотоциклистов, других технических специалистов.

Равняясь на лучших, совершенствуя стиль и методы работы, досаафовцы Уралмашзавода горят желанием достойно встретить юбилей ДОСААФ.

Фотографии на левой странице — из архива свердловского обкома ДОСААФ, на правой — момент занятий в свердловской автошколе.

Фото В. Башухина







Автоэкспедиция журнала «За рулем»

Второй путевой очерк

В ДОРОГУ ПОЗВАЛА ИСТОРИЯ

В Винницу нас привела вот эта фотография, опубликованная в одиннадцатом номере журнала за 1939 год. В подписи к фото — фамилии девушек и название техникума. Естественно, начали мы с техникума. И первый, с кем беседовали, был Петр Станиславович Ордынский — заместитель директора по учебной работе.

Из рассказа Петра Станиславовича Ордынского

Для учебного заведения 40 лет — уже история. И немалая. Эти девушки с фотографии теперь, надо думать, — бабушки. А те, у кого они учились, тоже ведь старели... Но если бы вы приехали года два назад, застали бы в живых человека, который мог рассказать многое. Я говорю о Михаиле Матвеевиче Чайкине. Будучи директором техникума, он же возглавлял до войны всю спортивную и оборонную работу. В 1936 году Чайкин вместе с двумя товарищами, такими же энтузиастами, как и он сам, — Масловым и Каминским — совершил велопробег, который и по нынешним меркам вызывает изумление. Вот его маршрут: Винница — Киев — Ленинград и обратно. Увлекался Чайкин и мотоциклом. Молодежь тогда прямо-таки яростно штурмовала технику. Мотокружок, созданный в техникуме, был самым популярным. Ваш журнал как раз активно поддерживал энтузиастов.

1935—1941 годы — памятная страница в истории техникума. Он тогда держал переходящее Красное знамя ЦК ВЛКСМ. А это совсем не просто. По многим показателям, в том числе и по оборонной работе, следовало иметь высокие результаты. Сейчас стремимся не забывать традиции, развивать их. Правда, профиль несколько изменился — стрелковый спорт преобладает. Имеем свой тир. Среди техникумов Украины держим первое место, готовим ребят к службе в армии. Девушки-то с фотографии тоже стреляли неплохо!

За лучшую работу по вовлечению учащихся и населения в занятия физкультурой и военно-техническим спортом имеем почетный диплом ЦК ВЛКСМ, Комитета по физической культуре и спорту и ЦК ДОСААФ СССР...

В беседе П. С. Ордынский назвал нам старейшего преподавателя — Зиновия Петровича Воронина и порекомендовал с ним встретиться. Мы не преминули воспользоваться этим советом.

Из рассказа Зиновия Петровича Воронина

В техникуме я начал работать в 1934 году, а закончил в 1975-м. Выходит, эти девушки у меня учились! Больше того, одну из них — Лященко — я припоминаю. Впрочем, попробую отыскать в своих архивах фотографию этого выпуска — тогда проще будет вспомнить. (Зиновий Петрович и впрямь нашел фотографию выпуска 1939 года, и из крошечных овалов на нас глянули те же веселые лица.)

...Вот, я же говорил, что помню их! Знаете, память преподавателя на лица — это крепкая штука! Да, тогда этот снимок в вашем журнале много шума наделал: в техникум на имя девчат приходили пачками письма!.. Из их выпуска в Виннице работают Гайдаш — в проектной организации, Жупанов — в облкоммунхозе, Сокирянский — преподаватель. Я с ним встречаюсь. Если что узнаю — сообщу...

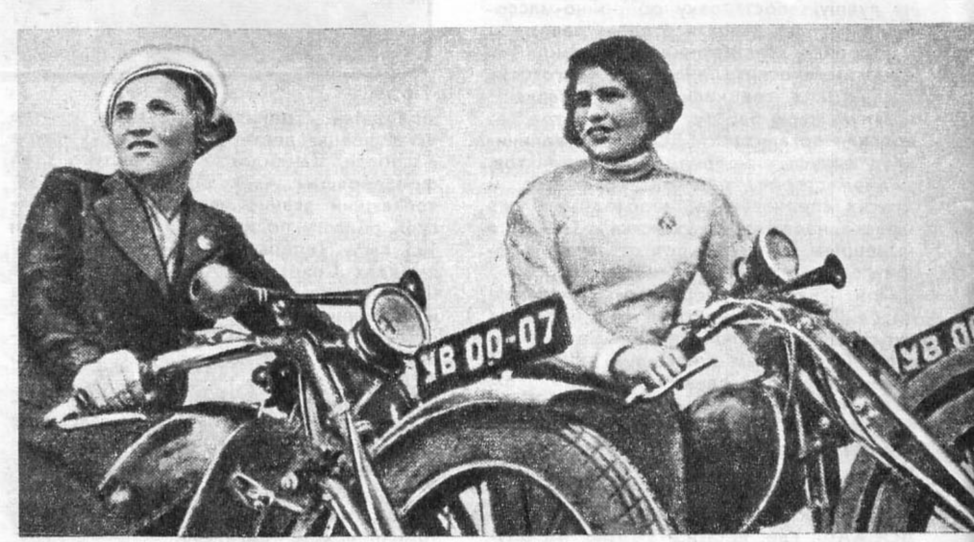
В тот день мы сами предприняли еще одну попытку что-либо узнать. В редакции «Винницкой правды» встретились с человеком, который сделал это фото, — с Е. Д. Копыто. Едва взглянув на репродукцию, он тут же подтвердил: «Да, это моя работа. Помню. А вот про девчат больше ничего не могу сказать».

Одна за одной оборвались ниточки, которые связывали прошлое с настоящим. Время порой круто распоряжается людскими судьбами. Но, кто знает, возможно, прочитав эти страницы журнала, кто-то из подружек-мотоциклисток и откликнется.

В одном мы уверены твердо: их дела наследуют новые поколения. Примеры, как говорят, налицо. В день, когда мы собрались уезжать, в Виннице состоялось лично-командное первенство Украины по мотокроссу в классе мотоциклов с колясками. 110 гонщиков, 20 команд из разных областей республики вышли на старт. Конечно же, все руководство обкома ДОСААФ было тут. И сразу после первого дня соревнований мы попросили инструктора обкома В. М. Пламодила рассказать, что делается по развитию военно-технического спорта, по обучению будущих водителей.

Из рассказа Василия Михайловича Пламодила

Первичных организаций в области 2995, членов ДОСААФ около 800 тысяч человек. Подготовка водителей идет в

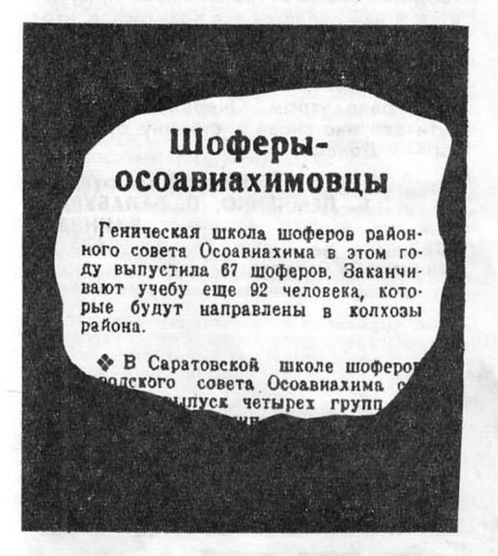


Студентки винницкого строительного техникума С. Маркевич (слева) и Н. Лященко. Фото Е. Копыто из журнала «За рулем», 1939, № 11.

нескольких автомобильных школах. Кроме того, имеем 23 спортивно-технических клуба и курсы при больших первичных организациях. Около пяти тысяч шоферов третьего класса для народного хозяйства — вот лишь один показатель. Лучшие школы — тульчинская и бершадская. Передовой спорттехклуб — в Хмельнике. Спрашиваете, сколько соревнований проводим по авто и мото? По памяти могу сказать, что только за последние полгода на старты вышло около двух тысяч человек. Всего же, мы считаем, в занятия автомотоспортом вовлечено около 10 тысяч. Это реальная цифра, если учесть, что соревнования проходят в каждом городе, колхозе, совхозе. В том числе и на личных мотоциклах...

И снова мчится навстречу бесконечная лента дороги, мелькают указатели. «Иж-Комби» исправно несет нас все дальше на юг. В Одессу приезжаем к вечеру. Ночуем в Доме колхозника, на привозе (можно сказать, повезло!) и рано утром, когда город только начинает просыпаться, снова трогаемся в путь по прекрасному шоссе. В одном месте, где крошечный кусок дороги не был еще сдан в эксплуатацию, нас встретил щит с такими словами: «Объезд. Просим извинить за временные неудобства. Строим для вас». «Спасибо за вежливость»,— чуть не хором воскликнули мы.

В Геническе на Херсонщине председатель райкома ДОСААФ В. В. Бурлин и начальник районного спорттехклуба В. И. Понуровский знали о нашем приезде.



Шоферы-осоавиахимовцы

Геническая школа шоферов районного совета Осоавиахима в этом году выпустила 67 шоферов. Заканчивают учебу еще 92 человека, которые будут направлены в колхозы района.

❖ В Саратовской школе шоферо... ...ского совета Осоавиахима ... ...пуск четырех групп...

«За рулем», 1939, № 11.

Василий Васильевич Бурлин, прочитав заметку, улыбнулся:

— Масштабы работы, конечно, сегодня у нас иные. Одних автолюбителей (извините, пользуюсь старой терминологией) обучили в этом году 80 человек, 20 занимаются, и до конца года еще 60 закончат курс. Да на третий класс подготовили 120. Плюс 200 человек повысили классность. Мотоциклистов выпустили 144. Вот какие цифры надо складывать!.. Ну, а если о том, чем можно вам помочь, то, честно говоря, не представляю. Тут и уцепиться-то не за что: в заметке ни одной фамилии; архивов в школе не сохранилось; люди у нас работают молодые...

Тогда мы вспомнили, что еще в херсонском обкоме ДОСААФ нам назвали фамилию: Галаган.

— Галаган? — оживился Василий Васильевич. — О, так кто ж его не знает! Это бывший первый секретарь райкома партии. Давайте заглянем к нему.

Из рассказа Якова Никитича Галагана

Мне, конечно, приятно, что вы ко мне заглянули. Только вряд ли смогу помочь. Понимаете, на первом секретаре лежит ведь общее партийное руководство. Я бы мог рассказать о передовых колхозах, лучших людях района. Но ведь вам важно про Осоавиахим, а таких данных у меня нет. И документов тоже нет. Разве что старые журналы.

Вот, например, «СССР на стройке», № 11—12 за 1939 год. Видите, весь номер посвящен одному колхозу. Он и сейчас существует, носит имя XXII партсъезда. Тут и работа, и отдых, и учеба колхозников показаны. Вот этот снимок для вас, пожалуй, интересен — девушки изучают трактор. Это уже явно Осоавиахим курсы развернул. И сейчас там это дело хорошо поставлено — я председателя лично знаю, деловой, хороший хозяин. Заметный человек в районе — делегат XXIV съезда партии.

Из рассказа председателя колхоза имени XXII партсъезда Ивана Пантелеевича Мазунова

Хорошее вы дело делаете. Доброе дело. Потому что много пользы принес Осоавиахим, много сейчас ДОСААФ делает. А все еще находятся люди, что свои 30 копеек выше общего интереса ставят. О добрых делах надо говорить громко, тут стесняться нечего... У нас на селе начинали эту работу Иван Трофимович Рудык и Иван Григорьевич Кошка. Тут же степь кругом широкая, вольная, коней было много. Вот и учили молодых конем владеть, стрелять. А когда появились машины и трактора, так каждый из нас только и мечтал, как бы на железном коне прокатиться. Да что прокатиться! Чтобы дымок только понюхать, мы, кто помоложе, многие километры за машиной бежали. Бывало, как выходной — так у нас соревнования. Гранату бросали, стреляли, бегали. Энтузиазма хватало. А вечерами учились. Вот как на этой фотографии, что вы показали.

И каждый понимал — знания эти и умение пригодятся в лютую пору. И пригодились... Когда фашисты вторглись на нашу землю, у нас почти все ушли на фронт. А вернулись единицы. И до сих пор то горе люди помнят! Ведь есть же семьи, где по четыре сына с войны не вернулось, сложили свои головы за правое дело. Взять хоть семью Ноженко. Активные коммунары (у нас была коммуна с 1921 по 1934 год), и на войну ушли сразу. И все братья — Федор, Яков, Александр и Андрей не вернулись. А Черевко? Пятеро — Михаил, Дмитрий, Иван, Василий и Александр геройски погибли. Семашко — Виктор и Николай, их отец Маркир — тоже отдали жизни за родную Советскую власть. Да разве всех назовешь!

Вот вам и ответ насчет патриотического воспитания. Да еще пример — не могу умолчать. Наша колхозница Наталья Федоровна Четверикова в войну сберегла колхозное знамя с орденом Ленина (а мы получили орден в 1939 году первыми в Союзе!) и акт на вечное пользование землей. Это ли не высший патриотизм! И дети ее выросли патриотами. Все в армии служат: Антон — полковник, Михаил — майор, Алексей — капитан, Петр — старший лейтенант. Отец их был коммунар, осоавиахимовец. И дети пошли по его стопам...

Ну вот я перешел к теперешним нашим делам. А они неплохие, скажу не хвалясь. Есть у нас орденоносцы-механизаторы. Почти все они прошли школу оборонного Общества. Иван Гладков, Петр Приходько — кавалеры ордена Ленина. Гладков кончил курсы со мной вместе, сейчас шофером работает. Приходько совмещает две профессии — тракторист и шофер. Братья Бульбахи, их трое, выпускники таких же курсов. Наш парторг Александр Иванович Синдели в шестьдесят пятом году учился в ДОСААФ. А совсем из молодых можно назвать шофера Дмитрия Железного, он после курсов ушел в армию, вернулся,



Колхозницы изучают трактор. Фото из журнала «СССР на стройке», 1939, № 11—12.

женился, работает на бензовозе. Исполнительный, трудолюбивый парень. И таких много: три брата Волошиновых, Леня и Коля Дроки, Вася Гавриш, Саша Золотарь — отличные механизаторы...

Из рассказа парторга колхоза Александра Ивановича Синдели

Давайте начнем с «социального портрета» колхоза, если не возражаете. У нас больше 1000 дворов. Работающих — 1318 человек. 14 сел и хуторов. Свыше 16 тысяч гектаров земли, в том числе 12 707 — пахотных. Все это надо обработать, засеять, довести до ума. Ну, как люди работают, Иван Пантелеевич говорил. А живут люди так: у нас больше 100 личных автомобилей, в каждом дворе практически — мотоциклы. Про велосипеды и мопеды говорить нечего: школьники ездят в школу сплошь на них. Можно даже дошкольника на мопеде увидеть — как только умудряется, диву даешься. Все владельцы «права» получают через ДОСААФ. И спрос на машины не падает. А о тяжелых мотоциклах лучше и не заикаться, хоть сотню в один день разберут.

С ДОСААФ у нас полный контакт. Партком помогает, все планы вырабатываем совместно, дела и заботы у нас одни. Имеем стадион. Каждый выходной — соревнования (конечно, когда убран урожай). На будущее хотим создать свой спорттехклуб.

Считаю долгом сказать несколько слов о колхозном председателе. Иван Пантелеевич Мазунов как раз такой человек, на чьем примере можно воспитывать людей. Он о себе не говорит, я знаю, — всегда о других. Воевал он с первого до последнего дня. Начал в Севастополе, кончил в Праге. В 43-м фронтовая газета писала о старшине первой статьи Мазунове как о храбрейшем флотском разведчике. Больше 70 раз ходил он во вражеский тыл, брал фашистов в плен. Воевал в Заполярье, под Великими Луками, Кенигсбергом, дрался в Дрездене, спешил с десантом к Праге. Трижды ранен, контужен. Участвовал в параде Победы.

А вернулся в свое село — работал сеяльщиком, прицепщиком, потом кончил курсы животноводов, стал зоотехником. С 1954 по 1963 год был секретарем парткома. А с 1963 года — бессменный председатель. После войны к четырем боевым орденам прибавились у него ордена Трудового Красного Знамени, Октябрьской Революции, «Знак Почета».

На этом прерываем наш рассказ о пребывании в колхозе имени XXII партсъезда. Были еще встречи и беседы с разными людьми, был осмотр замечательного школьного музея. Но мы уже выходили из графика.

От Геническа маршрут повернул круто на север, к Запорожью. Едем в Орехов. Между прочим, когда мы приезжали в какой-либо город и начинали поиск райкома или обкома ДОСААФ, то чаще всего обращались к работникам ГАИ или останавливали учебную машину. Прежде никогда не обращали на это внимания, а в эту поездку вдруг бросилось в глаза, как много автомобилей со знаком «У» и эмблемой ДОСААФ на улицах городов! Об этом вспомнилось сейчас, потому что и на въезде в Орехов мы встретили огромный учебный МАЗ, и после этого поиски автошколы не представляли труда.

ОБОРОННАЯ РАБОТА В АВТОШКОЛЕ

Коллектив курсантов и служащих Ореховской автошколы Союзсовхозтранса (Запорожская область) широко развернул массовую оборонную работу.

В школе систематически работают 9 оборонных кружков, в которых изучают военное дело 170 человек.

Секретарь комсомольского комитета т. Артюшенко организовал кружок пулеметчиков. 15 комсомольцев с большим интересом изучают пулемет Дегтярева. Работают кружки штыкового боя и др.

За последние два месяца организация Осоавиахима подготовила 37 ...шиловских стрелков, 140 значки...СО, 130 — ГТО и 138 значки... 1-й ступени.

«За рулем», 1939, № 6.

Из рассказа ветерана, бывшего преподавателя ореховской автошколы ДОСААФ Василия Кузьмича Иващенко

Как мы раньше учили шоферов? Я был до войны, с тридцать седьмого по самый сорок первый инструктором вождения. Сам-то за рулем с двадцать девятого... Конечно, ребята были не то, что сейчас, — образование четыре-пять классов. Зато желания... Еще бы — ведь на шофера учились! А это тогда звучало! Курсы были шестимесячные. А вождение по 30 часов.

Могу ли кого назвать? Фамилий помню мало. Разве что тех, кого вижу часто. Вот преподавателем, например, был Очеретяный. Начальником школы — Коваленко, он потом стал директором банка. Учился у нас Дорошенко из Токмачки. А его сын сейчас преподает в запорожской школе.

...В войну я был шофером и ремонтником — в специальном авторембате. Ремонтировал машины.

Из рассказа Василия Ильича Харченко, начальника ореховской автошколы ДОСААФ

Ну вот, товарищи, теперь вы видели и классы, и гаражи, и автодром, присутствовали на экзаменах. Наверное, что-то понравилось, а что-то нет. Памятные вехи в жизни школы?.. Разве лишь те, что сам помню. С 1955 года — филиал запорожского учебного центра, потом филиал автомотоклуба, теперь автошкола. Получили еще одну территорию (это где гаражи и лабораторный корпус). В бывшем песчаном карьере выделили нам 5 га под автодром, оборудовали его. О планах? Самое большое желание — построить учебный комплекс. Проект уже есть. Последние два года по итогам — первые в области. С 1972 года держим переходящее Красное знамя обкома ДОСААФ.

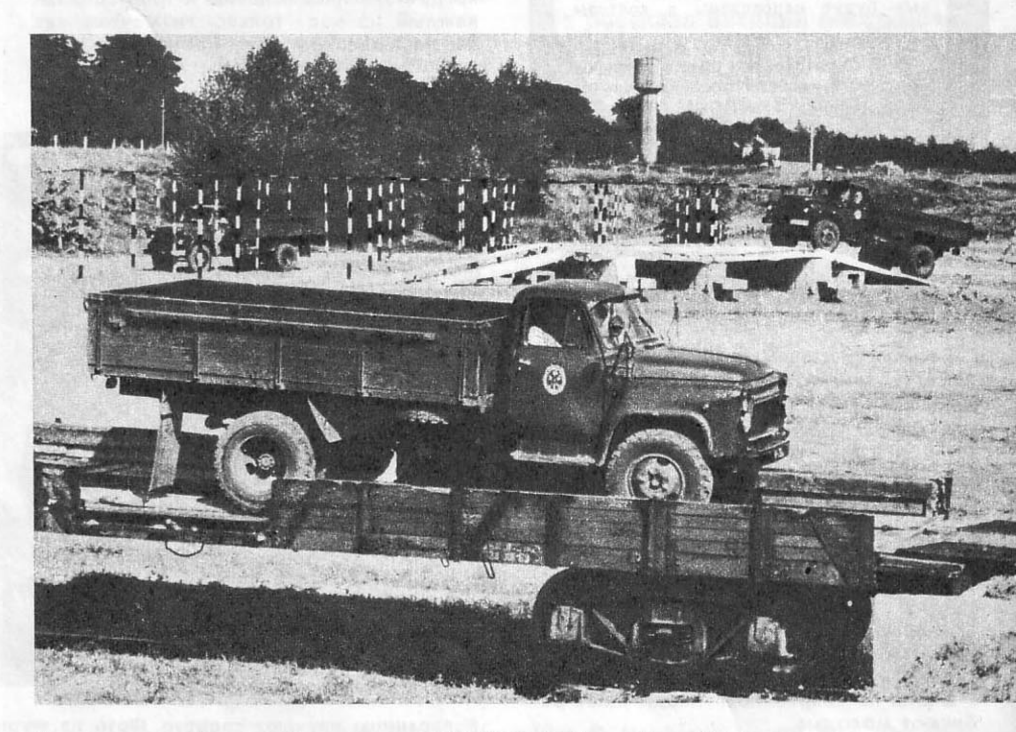
Выпускники? Ну, с одним часто видимся, потому называю первым — Нечипоренко Анатолий Николаевич, лектор райкома партии. А другой — Володя Наконечный. Живет в селе Каменском. Кончил нашу школу, ушел в армию. Имеет орден Красной Звезды. Это наша гордость.

Что ж, ореховская школа по праву гордится своим воспитанником. И, думается, в ней делается все возможное, чтобы каждый выпускник при надобности стал таким же, как Володя Наконечный.

Из Орехова, по привычке, мы выезжали рано утром. Очередной отрезок пути вел нас снова в сторону от Москвы — к Донецку.

Бригада «За рулем»:
Б. ДЕМЧЕНКО, П. ГАЛАБУРДА, В. КНЯЗЕВ

Винница — Одесса — Геническ — Орехов



На автодроме ореховской автошколы ДОСААФ, 1976 год. Фото В. Князева.

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

ПОСВЯЩАЮТСЯ ЮБИЛЕЮ

1 июля этого года по решению бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР начались всесоюзные конкурсы первичных и учебных организаций оборонного Общества. Их цель — дальнейшее улучшение оборонно-массовой, военно-патриотической, учебной и спортивной работы в свете требований XXV съезда КПСС, повышение активности первичных организаций, качества подготовки специалистов для армии и флота.

Разработаны и разосланы на места положения о конкурсах, в которых оговорены условия соревнования, подведения итогов, награждение победителей. Так, в Положении о Всесоюзном конкурсе на лучшую постановку военно-патриотической работы в учебных организациях указывается, что победителями будут считаться те коллективы, которые обеспечат систематическое и глубокое разъяснение ленинских заветов о защите социалистического Отечества, решений XXV съезда КПСС, его требований об укреплении обороноспособности страны; единство обучения и воспитания курсантов, проведение на высоком идейном и организационном уровне политических занятий, политинформаций, Ленинских чтений, встреч с Героями Советского Союза и Социалистического Труда, ветеранами войны, передовиками производства, воинами армии и флота; широкое развертывание социалистического соревнования под девизом «Решения XXV съезда КПСС — в жизнь», выполнение социалистических обязательств...

Для учебных организаций — победителей конкурса учреждены по четыре первых, вторых и третьих премии. Коллективы, занявшие первые места, награждаются юбилейной Почетной грамотой, юбилейным Почетным знаком ДОСААФ СССР и комплектом культпросветимущества стоимостью до 700 рублей.

Каждая первичная организация — победитель конкурса награждается юбилейной Почетной грамотой и настольным юбилейным Почетным знаком ДОСААФ СССР.

Посвященные 50-летию оборонного Общества конкурсы будут проходить до 1 июля 1977 года.

ВЫСОКОЕ СПОРТИВНОЕ ЗВАНИЕ

Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров РСФСР присвоил звание «Заслуженный тренер РСФСР» О. Яровому из Читы, В. Адояну из Рязани и ижевцу Ю. Васеву. Все они мастера спорта, не раз добивались высоких результатов на мотоциклетных соревнованиях, имеют большой опыт подготовки спортсменов. Среди их воспитанников чемпионы республики и страны, Европы и мира.

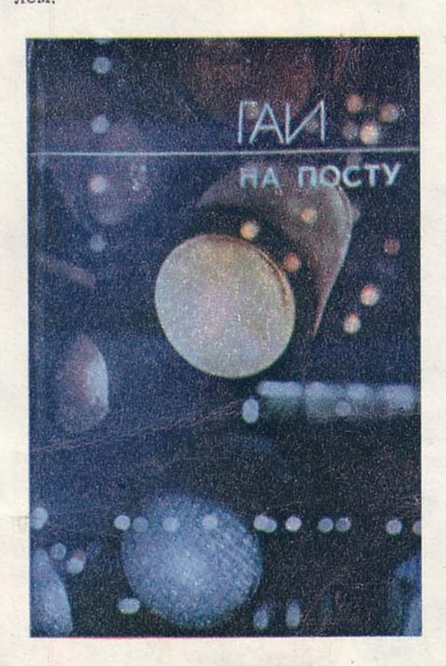
«ГАИ НА ПОСТУ»

Сорок лет назад постановлением Совета народных комиссаров в системе Рабоче-крестьянской милиции было создано новое подразделение — Государственная автомобильная инспекция. Новая не только для милиции, новая служба вообще, рожденная потребностями автомобилизации. Если вспомнить, с чего начиналa ГАИ, и представить себе круг ее забот сегодня, можно воочию убедиться: неизмеримо выросли требования, усложнилась работа по организации движения, обеспечению безаварийной езды.

Наглядно, в прямом смысле слова, сравнить день нынешний и день минувший легко, взяв в руки только что выпущенный издательством «Планета» фотоальбом «ГАИ на посту». Десятки разнообразных и впечатляющих фотографий, сделанных в разных районах страны, рассказывают о роли и месте автоинспекции в совершенствовании конструкции автомобилей и дорожной сети страны, в улучшении подготовки водителей и контроля за движением транспорта и пешеходов, в развитии научных исследований. Вместе с тем читатель увидит, на какой серьезной научно-технической базе решаются эти вопросы, как выросла техническая оснащенность автоинспекции за минувшие годы. Все иллюстрации сопровождает краткий текст. Автор его — начальник ГАИ МВД СССР В. Лукьянов.

Госавтоинспекция — это прежде всего люди. Не случайно альбом и заканчивается фоторассказом о том, как обучаются будущие автоинспекторы, как воспитываются в них самоотверженность, преданность делу и коммунистическим идеям, высокое профессиональное мастерство.

Несомненно, новая работа издательства «Планета» будет интересна самому широкому кругу читателей, особенно тем, кто так или иначе связан с автомобилем.



КОНКУРС ДЛЯ ВСЕХ

Уютный, окруженный сплошной стеной деревьев стадион в лесопарковом районе Уфы в тот субботний день стал местом заключительного этапа городского конкурса автомотолюбителей. В нем приняли участие победители предварительных соревнований, проведенных в шести районах города.

Каждая районная команда состояла из двух водителей «жигулей», по одному на «москвичах» и «запорожцах» и по два на мотоциклах. Допускались к соревнованиям вне командного зачета и незаявленные участники из желающих.

Конкурс начался с проверки знаний по правилам движения. Затем участникам предстояло показать, для чего они возят в своем автомобиле аптечку, как ею пользоваться и как оказать медицинскую помощь пострадавшему в аварии. И в заключение проверка техники вождения. Не всем, конечно, удалось счастливо миновать коварные препятствия многоборья, то и дело щелкали компостеры судей-инспекторов дорожного движения. Тем весомее успех и победа тех, кто безошибочно вел машину по сложному лабиринту препятствий и, наращивая в разумных пределах скорость, продвигался к финишной черте, чтобы точно стать на нее передними колесами.

В комплексном зачете первые места заняли: в группе «жигулей» — Е. Виндиченко, «москвичей» — Ю. Козеев, «запорожцев» — А. Бакаев. Среди мотоциклистов отличился Л. Микаэлян. Победители в многоборье и отдельных видах награждены дипломами, ценными подарками и талонами благодарности ГАИ. Разыгрываемый второй год переходящий приз за командное первенство вручен команде Кировского района Уфы.



Эти полезные соревнования проводятся поэтапно, начиная с первичных организаций ДОСААФ и общества автомотолюбителей до районных, городских и республиканских, они вовлекают в свою орбиту большое число водителей, работающих в автохозяйствах, а также индивидуальных владельцев машин. Только с июля прошлого года в Уфе состоялось четыре таких конкурса. Заслуга в этом ГАИ, организаций ДОСААФ и общества автомотолюбителей, действующих в тесном контакте.

И. ДИЗЕНКО,
председатель совета общественных автоинспекторов ГАИ

г. Уфа **Фото Н. Юрасова**

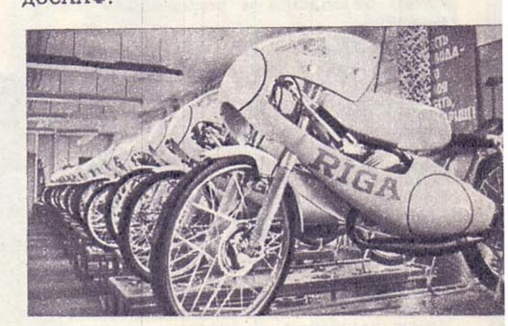
ПЯТИДЕСЯТИКУБОВЫЕ КОЛЬЦЕВЫЕ

Рижский мотозавод «Саркана Звайгзне» известен мопедами «Рига», которые он выпускает с 1960 года. Любителям же спорта знакомы его микромотоциклы для кольцевых гонок в классе 50 см³. Конструкторское бюро спортивных мотоциклов совместно со специалистами ВНИИМотопрома постоянно создает новые машины, закладывая в них передовые технические решения. Выступления в соревнованиях дают ответ на многие вопросы, связанные с совершенствованием мопедов — основной продукции завода.

В этом году в экспериментальном цехе собрана партия мотоциклов «Рига—15С», предназначенных для шоссейно-кольцевых гонок. Экипажная часть разработана рижанами, а двигатель СК—54 изготовлен в Серпухове. Его рабочий объем — 49,8 см³. При 10 000 об/мин он развивает около 12 л. с., что обеспечивает скорость 130—150 км/час. Шестиступенчатая коробка передач позволяет наиболее полно использовать мощность двигателя, что особенно важно при разгоне, когда борьба идет за десятые доли секунды.

Масса мотоцикла вместе с обтекателем составляет всего 62 кг. Шины марки «Данлоп» размером 2,00—18 на переднем и 2,25—18 на заднем колесах обеспечивают хорошую устойчивость как на прямых участках, так и на поворотах.

Первые машины «Рига—15С» в этом году поступят в спортивные клубы ДОСААФ.



Первая партия гоночных мотоциклов «Рига—15С» в цехе завода «Саркана Звайгзне».

Фото Г. Ливенса

СИГНАЛДОРТРАНС-76



От простого дорожного знака до сложнейшего электронно-вычислительного комплекса, управляющего движением в целом районе или даже городе, таким был диапазон международной выставки «Сигналдортранс-76», которая действовала в Москве минувшим летом.

Более 50 всемирно известных фирм и предприятий из 15 стран откликнулись на предложение обменяться опытом работы в области конструирования, производства и эксплуатации всевозможных технических средств для организации движения транспорта, а в конечном счете — для обеспечения безопасности водителей и пешеходов.

Выставка показала, как изменилось, каким емким стало понятие «организация движения». Кажется, вчера еще это было простое регулирование скоростей и направлений транспортных потоков. Сегодня — управление всеми сторонами процесса дорожного движения, где на службе и умные приборы для оценки профессиональных качеств водителей (фото 4), и автоматы для координированного включения светофоров, и машины для ухода за оборудованием автомобильных дорог (фото 3), и аппаратура для расследования причин дорожных происшествий, и многое другое. Нам кажется, что представление о комплексном характере проблемы безопасности движения — одно из главных впечатлений от знакомства с экспозицией «Сигналдортранс-76».

Одним словом, арсенал средств у службы организации движения со-



3

временный и солидный. И при всем при том видное положение на стендах выставки занимал долгожитель-светофор. Многие фирмы представили на выставку не стационарные, а переносные и к тому же радиоуправляемые светофоры, «местожительство» которых не только перекрестки, но и ремонтируемые участки дорог, объездные пути, трассы спортивных и массовых мероприятий, стройплощадки и т. д. Преимущества таких светофоров в том, что их установка не связана с прокладкой кабельной линии, они подключаются к обычной электрической сети или имеют автономное питание от аккумулятора. Все это открывает перспективы самого широкого их применения в практике организации движения. Кстати, многие из представленных светофоров, например, швейцарской фирмы «Ерапа АГ» (фото 6), «обучены» не только подавать сигналы, запрещающие или разрешающие движение, но и указывать его направление.

1

2

В последнее время во многих городах внедрены системы координированного управления светофорами типа «зеленая волна» и другие. Однако их программы могут быть реализованы в полной мере лишь тогда, когда водитель проинформирован о том, на какую среднюю скорость та или иная «волна» в данный момент настроена. Всякого рода автономно расположенные указатели не всегда хорошо заметны и понятны водителям. Другое дело, если они совмещены прямо со светофором. Здесь уже все ясно. Это еще одна «модификация» светофора (фото 7). Ее мы увидели в экспозиции ГДР.

К изменяющимся условиям приспосабливаются и дорожные знаки. Взгляните на один из стендов выставки (фото 1), каких только знаков на нем нет: плоские и многосторонние, из светоотражающих материалов и с собственным освещением. Немало и многопозиционных указателей со сменными изображениями. Фирма «Сигналбау Хубер-Десигна ГмБХ» (ФРГ), например, демонстрировала 10-значный указатель (фото 5). В нем смена «кадров» занимает всего 4 секунды, а надежность передачи информации обеспечена полная — рисунок знаков на ленте нанесен нестирающейся краской, указатель имеет внутреннее освещение и регулируемое термостатом отопление.

Представительной была и экспозиция различных средств связи на автомобильных дорогах. Производством комплектов радиотелефонных постов для автомагистралей заняты сейчас многие фирмы. Чехословацкая система «Автовок» показалась нам наиболее интересной и эффективной. Каждая колонка ее (фото 8), а они располагаются на дороге через 2 километра, имеет три кнопки срочного вызова — врача, милиции или техпомощи. Запись вызова в центральной диспетчерской, с которой они все связаны, длится всего секунду — и сразу ясно, какую помощь и в каком месте ждут водители или пассажиры. Но, пожалуй, главное в том, что вызов этот может быть послан прямо из автомобиля при помощи небольшого и дешевого радиопередатчика, на панели которого такие же три кнопки. Конечно, срочная медицинская помощь прямо на месте происшествия — реальный путь к снижению тяжести последствий несчастных случаев на дорогах. Чувствуется, что этот вопрос занимает сейчас всех. Не случайно даже в комплекте оборудования нового полицейского автомобиля фирмы «Мерседес-Бенц» на самом видном месте был помещен вот такой комбинированный знак — «срочно требуется врач» (фото 2).

Выставка «Сигналдортранс» на конкретных примерах показала, что научно-технический прогресс может дать для безопасности движения.

Г. ЗИНГЕР

Фото Р. Озерского



4



5



6



7



8

●

В Подмосковье продолжается реконструкция Ярославского шоссе.

На 24-м километре действует новый путепровод длиной 675 м над железнодорожной веткой Мытищи — Монино, который избавил автотранспорт от длительных простоев и значительно увеличил интенсивность движения.

Построен автодорожный обход г. Пушкино. Его протяженность 11,6 км. Завершается сооружение участка дороги Пушкино — Загорск с обходом Загорска.

В следующем году начнется реконструкция участка трассы от Ярославля до поселка Шопша.

●

В Парфинском районе Новгородской области вступил в строй мост через реку Пола. От поселка Парфино до моста проложен 8-километровый участок асфальтированной дороги.

●

Вошла в строй действующих автомобильная дорога в обход Белгорода протяженностью 24,4 км с асфальтобетонным покрытием. До этого автомагистраль Москва — Харьков проходила по одной из центральных улиц Белгорода, что отрицательно сказывалось на безопасности движения, скорости транспортных потоков, состоянии воздушного бассейна города. Новая дорога, обходящая Белгород с западной стороны,— наиболее удобный и короткий маршрут для транзитного транспорта.

●

Начато строительство 145-километровой автомагистрали Ижевск—Елабуга, которая соединит Удмуртию с Татарией и Башкирией, а также с центральными районами страны. С вводом дороги в эксплуатацию возрастут перевозки промышленной и сельскохозяйственной продукции, станет возможной доставка автомобилей и мотоциклов ижевского производства с помощью специальных прицепов и полуприцепов.

●

На автомобильной дороге Тбилисская — Воздвиженская (Краснодарский край) у станицы Тбилисская возведен новый мост через Кубань. За качество этого строительства коллектив СМУ-8 республиканского мостотреста удостоен диплома третьей степени Минавтодора РСФСР.

До ввода в строй моста труженики закубанских хозяйств, отправляя хлеб на элеватор, пользовались паромной переправой. Сейчас доставка зерна на приемные пункты значительно упростилась.

●

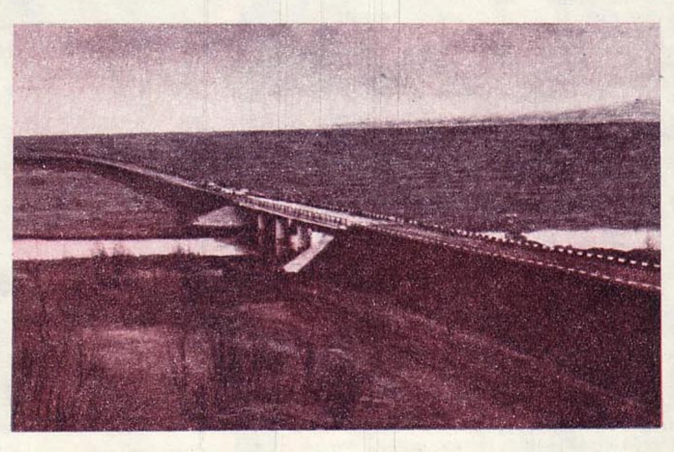
В Астраханской области на дороге Астрахань — Волгоград берега реки Караульная надежно соединил сталебетонный мост протяженностью 221,82 м, составленный из плавучих понтонов.

Новый мост — хороший подарок труженикам села. Сотни машин идут сейчас по нему без задержки с сельскохозяйственной продукцией и другими грузами.

ДОРОЖНАЯ ХРОНИКА

●

Новая автомобильная дорога Петропавловск — Усть-Большерецк пересекла Камчатский полуостров, связав побережья Тихого океана и Охотского моря. Государственная комиссия приняла ее с оценкой «отлично». Трасса построена с учетом климатических условий полуострова и станет одной из основных автострад Камчатки.



Участок автомобильной дороги Петропавловск — Усть-Большерецк на Камчатке.

Фото Н. Моисеенко

ДОРОЖНАЯ ХРОНИКА



●

На дороге Москва — Ленинград построен обход Новгорода длиной 25 км. Новая асфальтобетонная двухполосная дорога выполнена по нормативам второй технической категории с шириной земляного полотна 15 м. Благодаря обходу путь от Москвы до Ленинграда сократился на 11 км.

Автодорожный обход Новгорода.

●

Интересный прибор создан в саратовском филиале ГипродорНИИ. «Трасса-1» — такое ему дано имя — может быть установлен на любом автомобиле. При движении он чутко реагирует на малейшие отклонения машины, преобразуя их в электрические сигналы. Данные фиксируются на специальной ленте самописцем, а затем расшифровываются при помощи специальных линеек. Таким образом можно быстро измерить уклоны, повороты и другие геометрические параметры автомобильных дорог.

Лаборатория на колесах уже прошла испытания в дорожно-полевых условиях. «Трасса-1» даст значительный экономический эффект при строительстве дорог.

Пресс-служба Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР





ЗА СТРОКОЙ РЕШЕНИЙ СЪЕЗДА

Расширить типаж и производство специализированных видов автомобилей с учетом требований сельского хозяйства, торговли, бытового обслуживания, здравоохранения, промышленности, строительства и других отраслей...

Из «Основных направлений развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы»

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ

Уже давно нас перестали удивлять чудеса панельного строительства. Жилые кварталы, целые микрорайоны вырастают буквально на глазах. Казалось бы, какое отношение имеет этот факт к автомобилю? Оказывается, самое непосредственное. Индустриальные методы строительства, позволяющие выиграть столь много времени, сэкономить трудовые затраты, не увидели бы жизни без специализированных автомобилей. Благодаря панелевозам и другим «возам» стало возможным делать дома из крупных стеновых панелей (их можно возить только в проектном или близком к нему положении), блоков и других громоздких сборных элементов. Это один из примеров, когда специализация подвижного состава стимулировала развитие новых методов производства.

Панелевозы — представители огромной армии машин, максимально приспособленных к перевозке определенного вида груза — цистерн для жидкого топлива, фургонов для самых разнообразных товаров, самосвалов, самопогрузчиков и т. д. и т. п. Все эти машины в отличие от специальных, скажем, пожарных и поливо-моечных, выполняют только транспортную функцию. И в то же время они существенно отличаются от своих универсальных собратьев — в основном устройством кузова, но нередко и конструкцией шасси. Это вызвано как раз их спецификой — необходимостью приспособления к движению в определенных дорожных условиях, с конкретным грузом, с механизмами для загрузки и разгрузки. Индивидуальные особенности специализированного подвижного состава диктуются необходимостью охлаждения кузова или, наоборот, подогрева, требованиями сохранности грузов — пылящих, текучих, скоропортящихся, длинномерных и многих-многих других.

Ассортимент машин, предлагаемый нашими заводами народному хозяйству, с каждым годом расширяется. В десятой пятилетке советское автомобилестроение делает новый шаг на пути к дальнейшему развертыванию выпуска специализированных машин — это отвечает требованиям технического прогресса.

В чем же достоинства специализированных? Чем выгоднее этот автомобиль, если у него и кузов тяжелее от различных приспособлений, а следовательно, несколько ниже грузоподъемность, чем у базовой универсальной машины, и потеря универсальности затрудняет улучшение использования пробега?

Прежде всего, без современного специализированного подвижного состава не могли бы развиваться некоторые виды индустрии. Это ясно хотя бы из примера с панелевозами, которые были вызваны к жизни нуждами нашего строительства и, в свою очередь, помогли ему набрать небывалый темп. Не менее значительную роль в народном хозяйстве сыграли большегрузные автомобили-самосвалы в карьерах. Белорусские великаны позволили масштабно решить проблему добычи полезных ископаемых открытым способом, более экономичным, чем шахтный, и особенно перспективным при неглубоком залегании полезных ископаемых на сибирских месторождениях. Может показаться, что такие большегрузные автомобили, как БелАЗы, слишком дороги, чтобы получить широкое распространение. Однако эта дороговизна с лихвой окупается сокращением затрат на подъездные пути — им доступны большие уклоны и подъемы, малые радиусы закругления, им не требуется большая погрузочная площадка, для них легче перемещать съезды по мере отработки горизонтов. А с увеличением грузоподъемности этих машин растет экономически выгодное расстояние перевозок и снижается их себестоимость.

На других примерах нетрудно убедиться во втором важном достоинстве специализированных машин — в их способности сохранять качество груза. На обычном бортовом грузовике невозможно защитить скоропортящиеся грузы от влияния внешней температуры, обеспечить санитарно-гигиенические условия перевозки многих продуктов, предотвратить порчу мебели или одежды и т. д. Для всего этого нужны специальные закрытые кузова — фургоны или цистерны. Иначе потери здесь будут слишком велики. А есть и вовсе «нежные» грузы, к примеру, суточные цыплята или свежая рыба. Мы уж не говорим о сложных для перевозки промышленных грузах, таких, как густеющие смолы, кислоты, аммиак или цементный раствор. Преимущества автоцистерн тут неоспоримы. Ведь полная сохранность груза — это важнейшая задача транспорта, который, по сути дела, завершает процесс производства продукта. Значит, и здесь дополнительные затраты на более сложное оборудование экономически оправданы.

Еще одно важное обстоятельство. В машине со специальным кузовом можно перевозить товары без транспортной тары и порой даже без цеховой упаковки. Таким образом, экономятся дерево, оберточная бумага, ткани, картон, проволока, гвозди и другие материалы. Высвобождаются рабочие руки: ведь тару надо изготовить.

И этим не исчерпываются достоинства специализированных. Применение их в целом ряде случаев помогает механизировать процессы и погрузки и выгрузки и тем самым опять же сэкономить время и трудовые затраты. Определенные виды специализированного подвижного состава снабжаются нужными устройствами для разгрузки (вспомним самосвалы) или для обеих операций (цементовозы, различного вида самопогрузчики и др.). Особую перспективу имеют специализированные полуприцепы. Их возможности чрезвычайно велики по той причине, что они позволяют сохранить тягачам универсальное назначение и маневрировать ими в зависимости от обстоятельств. Перевозки контейнеров, например, можно организовать по методу с так называемыми оборотными полуприцепами, когда один стоит под загрузкой, другой под выгрузкой, а третий в пути. И недаром в десятой пятилетке в общем росте производства специализированного подвижного состава пальма первенства принадлежит полуприцепам-контейнеровозам.

Специализированные машины (см. вкладку) у нас строят более чем 300 заводов, принадлежащих министерствам автомобильной промышленности, автомобильного транспорта, химического машиностроения, легкого и пищевого машиностроения, строительно-дорожного. Среди них автомобили для перевозки самых различных грузов — молоковозы, хлебовозы, машины для нефтепродуктов, аммиака и азота, мебели и мусора, для строительных материалов. Перед всеми этими заводами, выполняющими важную программу, которая очерчена в «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы», встает сейчас задача создать более высокие мощности по всем видам специализированного транспорта и разработать новые, более совершенные модели машин.

Главная роль в ее осуществлении принадлежит Минавтопрому СССР. Его заводы выпускают более 20 моделей одних только прицепов и полуприцепов для определенных видов грузов. В комплексе с ними универсальные тягачи ЗИЛ, МАЗ, КамАЗ эффективно используются на перевозках продуктов сельского хозяйства, строительных, различных промышленных грузов. Назовем для примера оригинальный двухъярусный полуприцеп ГКБ—9950, который может одновременно транспортировать семь автомобилей «Волга». Десяткам тысяч баз, столовых, магазинов, предприятий бытового обслуживания нужна разнообразная автомобильная техника, способная оперативно справляться и с доставкой так называемых мелкопартионных грузов. Именно для этих целей приспособлен, например, развозной фургон ижевского производства. В комплексе с несложным оборудованием фургоны успешно перевозят продукты, ткани, лекарства или газеты. Их применение все время расширяется.

В десятой пятилетке ведущими заводами, поставляющими базу для специализированного транспорта, останутся ЗИЛ и ГАЗ. В этой работе участвуют также минский и кременчугский заводы. Большая доля ее ляжет на плечи КамАЗа. Есть предприятия, для которых специализированные автомобили — основная продукция. В Ереване, например, выпускают развозные фургоны, в Каспийске — машины с грузоподъемным бортом, в Шумерле — для перевозки яиц и цыплят, в Тарту — главным образом хлебовозы.

Автомобиль работает сегодня во всех областях народного хозяйства. В десятой пятилетке наш автомобильный транспорт получит новое пополнение «специалистов».

Н. СЕМИНА

Иллюстрации — на вкладке

Шофер Алексей Сельцов — почетный гражданин города Вейсвассера





Эта фотография появилась в одной из солдатских газет Группы советских войск в Германии вскоре после описываемых в корреспонденции событий. Ильза Адам, Алексей Сельцов и спасенные им дети: Корнелия, Рамона, Инес, Сильвио и Мануила.

А. Н. Сельцов. Фото 1975 года.

Он притормозил и свернул с шоссе в ворота автобазы. Еще в пути прикинул итог месячной работы. Выходило, план перевозки грузов будет выполнен процентов на сто тридцать. Домой не ушел, пока не привел свой ЗИЛ с прицепом «в полную боевую». Армейская закалка!

Алексей привык работать честно с мальчишеских лет. Когда учился в седьмом классе, вступил в ДОСААФ, записался в кружок авиамоделистов. Его резино-моторные самолеты были в числе лучших. Окончив школу, пошел перед призывом в армию в калининский автомотоклуб. Старые преподаватели и сейчас еще помнят шустрого любознательного паренька, одержимого любовью к технике. Недаром его, Алексея Сельцова, как отличника учебы, комсомольца, направили служить в автомобильное подразделение за рубеж Родины. Там он быстро стал отличником боевой подготовки, классным специалистом. Теперь — передовой водитель в калининской опорно-показательной автоколонне 1154. Сельцов перенял от лучших водителей мастерство, сноровку, сам многое привнес из опыта армейской службы — напористость, постоянную готовность выручить товарища. Не случайно ему одному из первых в хозяйстве присвоили звание ударника коммунистического труда. Сейчас его грудь украшают знаки «Победитель социалистического соревнования», «За работу без аварий» II степени.

Где только не довелось побывать Сельцову со своим ЗИЛ—130! Каждый год он отправляется на уборку урожая в разные районы. На Дону и Кубани возит зерно и сахарную свеклу, в оренбургских степях и Поволжье — хлеб. А здесь доставляет на колхозные стройки железобетонные балки, кирпич.

Нипочем Сельцову ливни и туманы, метели и гололед. Опять же — армейская закваска! Однажды ехал с грузом в Бежецк. В пути закрутила вьюга. Света белого не видно. Замело дорогу. «Доеду!» — упрямо решил Алексей. Грейдер разгребал перед самой машиной. Понятно, нелегкие достались километры. Коммунист Сельцов и на этот раз доставил груз в срок.

А дома, когда вернулся, его ждал сюрприз — письмо из Берлина. Общество германо-советской дружбы приглашало посетить ГДР. И Алексей сразу вспомнил события того дня, там, в Группе советских войск в Германии.

Хмурым выдалось ноябрьское утро, сыпал дождь со снегом. Около десяти утра вместе с ротным старшиной он выехал из части. Проезжая небольшой городок, остановил машину на улице. Старшина поспешил по делам и велел ждать. Было тихо, безлюдно. Видимо, сказалась погода. Алексей, развернув газету, стал просматривать новости. И вдруг до его слуха донесся пронзительный детский крик. Он открыл дверцу, спрыгнул на землю, огляделся. Крик повторился где-то совсем рядом. И тут Сельцов увидел в окне одного из домов яркую вспышку. Пожар!

Солдат мигом очутился у окна. Горели пластмассовые жалюзи. Доносились детские рыдания. А пламя все разгоралось. Мысль работала четко. Одним ударом выбита рама. Огонь и дым хлынули наружу. Прямо в это обжигающее пекло и бросился солдат. Ощупью продвигался на крик. Натолкнулся на кровать. Горели перина, подушки. Пригнулся к полу, стал шарить руками. Нащупал детскую головку. Девочка. Прижал ее к себе. У ног кто-то шевельнулся, закашлял. Еще девочка. Схватил обеих — и в дверь. Вытащил на улицу. Быстро снял солдатскую куртку, бросил детям под ноги и снова прыгнул в огонь. Теперь он ориентировался лучше, сразу же отыскал еще девочку и мальчика и так же бережно вынес на улицу.

К дому стали сбегаться люди. Кто-то бросился вызывать пожарников. Сельцов тем временем в третий раз шагнул в пламя: опять услышал он детский плач. На этот раз совсем слабый. Обшарил все уголки в горящих комнатах и наконец нашел завернутого в одеяльце годовалого ребенка. Когда выбежал с ним из горящего дома, появилась пожарная команда. Она быстро справилась с пламенем. А о спасенных Алексеем Сельцовым детишках уже позаботились соседи.

— Данке!.. Спасибо! — слышал советский воин благодарственные слова. Ему жали руки, обнимали.

Когда вернулся старшина, Алексей уже хлопотал около своей машины. Возбужденные очевидцы обступили старшину и тоже благодарили.

— Меня-то за что? — спрашивал старшина.

— Это вы, советские командиры, воспитали такого солдата, — сказал кто-то на ломаном русском языке...

Спустя некоторое время Алексей уехал в Москву делегатом на Всесоюзный съезд Ленинского комсомола, а возвратившись в часть, узнал: вместе с отцом и матерью он приглашен в Берлин на конгресс Общества германо-советской дружбы.

О мужественном поступке советского солдата писали многие газеты. Его грудь украсили золотая медаль Общества германо-советской дружбы и орден «За заслуги перед Республикой», медаль «За спасение жизни человека». Главнокомандующий Группы советских войск в Германии наградил его именными часами. А больше всех, конечно, были благодарны Алексею Ильза и Фриц Адам — родители детей, вынесенных из огня.

С чего же начался пожар и как случилось, что дети остались в доме одни? Обычная житейская случайность. В то злополучное утро Фриц Адам, как обычно, ушел на работу. Ильза вскоре отправилась в магазин, да там задержалась. Малыши — старшей, Рамоне было всего пять лет — вытащили из печки уголек и стали с ним играть на кровати...

После демобилизации Алексей вернулся в автоколонну. Вступил в партию. Обзавелся семьей. И все эти годы у него не прекращалась переписка с Адамами. А вот совсем недавно пришло приглашение посетить немецких друзей. Алексей принял его с радостью.

В Вейсвассере его и жену приняли секретарь райкома СЕПГ, бургомистр.

Сельцовы побывали в рабочих коллективах стекольных заводов, шахт. Горняки вручили Алексею кайло почетного шахтера. В школах, на станции юных техников ребята с интересом расспрашивали Алексея о том, как в Советском Союзе живут и учатся их одногодки, просили передать им привет.

Особенно теплой была встреча с Адамами.

— Алексей! — бросились в объятия к гостю пятеро младших членов семьи.

— Я изучаю русский язык, — поделилась своей радостью четырнадцатилетняя Рамона.

— А я хочу к тебе в гости! — откровенно признался двенадцатилетний Сильвио.

Самый младший, Инес, которого Сельцов спас последним, забрался к нему на колени, обхватил ручонками шею и ни за что не хотел отпускать.

В Вейсвассере Сельцовым довелось присутствовать на открытии памятника советским воинам, павшим в годы Великой Отечественной войны. Алексей съездил в часть, где проходил службу, возложил там венок к памятнику В. И. Ленину. Побывали Сельцовы в берлинском Трептов-парке, Дрезденской картинной галерее, постояли у могилы русских воинов, погибших в сражении с Наполеоном в 1813 году.

Неизгладимое впечатление оставила встреча с гражданами Вейсвассера на собрании в Доме культуры. Бургомистр города вручил советскому гостю диплом, в котором сказано:

«Отмечая активную общественную деятельность на благо города Вейсвассер, как вклад в развитие социалистического общества в Германской Демократической Республике, Алексей Николаевич Сельцов по решению городского собрания депутатов от 18 сентября 1974 года — почетный гражданин города Вейсвассер».

Как в гостях ни хорошо, а дома лучше. Сельцов вырос на Волге. Ему по душе кудрявые березы, ядреные боровики, заросли черники, пузатые лещи. Сызмальства ему близок спорт. Зимой — лыжи, летом — рыбалка, теннис. Дружный коллектив в колонне, где тон задавали бывшие воины, помог Алексею утвердиться на жизненном пути. Сейчас уже к миллиону подбирается спидометр ЗИЛа, который водит шофер первого класса Сельцов.

— Уважают его в коллективе. За преданность делу, за настойчивость, за чуткость, — говорит Н. В. Соколов, начальник калининской опорно-показательной автоколонны 1154. — Душа вон, а план выполнит, отстающему поможет. Товарища выручит из беды. Носа не задирает. Скромности у него поучиться можно.

Я повстречал Алексея возле машины товарища. Водитель, видимо новичок, о чем-то расспрашивал его. Оба склонились над мотором. И только когда убедился, что паренек все понял, пошел к своему ЗИЛу. Осмотрел не спеша машину, прицеп. Вынул из кармана путевку.

— В Бежецк, — сказал он весело. — Кирпич повезу. Машину под погрузку надо...

И. РАЗЖИВИН

г. Калинин

МЫ ИЗ МИФИ

Сколько человек с гордостью могут произнести эти слова! Один из ведущих вузов страны за годы своего существования подготовил тысячи инженеров-физиков, которые трудятся сегодня на магистральных направлениях научно-технического прогресса. Но есть у МИФИ и другая слава. МИФИ — это цитадель столичного мотоспорта.

В студенческой секции выросли чемпионы и призеры первенств страны, сборная Москвы по «многодневке» — наиболее сложным мотоциклетным соревнованиям — на две трети комплектуется гонщиками из МИФИ, они завоевывали самый почетный из всех столичных трофеев в мотоспорте — приз имени Чкалова.

«Только не подумайте, — говорит мне бессменный руководитель, тренер и механик секции Георгий Валентинович Жемочкин, — будто у нас чемпионство главное. Конечно, мы радуемся победам, спортивный престиж МИФИ для нас значит очень много. Но когда двадцать с лишним лет назад мы создавали секцию, никто не помышлял о первенствах страны, медалях. Это пришло позже, как результат увлеченности ребят, их дружной работы. А секция нужна для другого — направить в полезное русло энергию тех, кого наряду с физикой влекут мир моторов, высокие скорости. В наш век это так естественно...»

Разговор происходит в небольшой комнатушке с двумя столами — «тренерской». Но прежде, чем попасть в нее, Георгий Валентинович знакомит меня с хозяйством секции, которое иначе как мотоциклетным раем не назовешь. В просторном ангаре, замыкающем владения МИФИ на Каширском шоссе, большая часть площади отдана под спортивные и дорожные мотоциклы. Сколько их — сразу не сосчитаешь, но вот с какой любовью, с каким уважительным отношением к технике содержится здесь парк машин, определишь сразу. У каждого рядом с его мотоциклом личный шкаф для инструмента, запчастей, спортивного обмундирования, свое рабочее место. И без расспросов видно, что никто не поставит в ангар ИЖа или ЧЗ, не вычистив его до блеска, никто не нарушит установленного порядка.

По дороге в «тренерскую» мы заглядываем в парадную аудиторию — что-то вроде конференц-зала. На стенах портреты местных мастеров спорта, их результаты, цифры и факты из истории секции, кубки, вымпелы. И здесь же, несколько неожиданно, плакаты по устройству мотоцикла. Выясняется, что главное назначение конференц-зала — быть учебным классом. Секция ДОСААФ — это не только соревнования. Более тысячи студентов получили здесь мотоциклетные «права».

Гордость секции — мастерская с набором станков на все случаи жизни. У мифийцев свой грузовик и автобус для выезда на состязания, свой инвентарь для оборудования трассы и даже своя трасса.

Что и говорить, такой оснащенности можно позавидовать. Однако ж главное богатство секции не мотоциклы, не станки — люди. Жемочкин — единственный штатный работник. Он прекрасный организатор и воспитатель. И все-таки с делами секции ему одному не справиться, если бы заботы и ответственность не разделяли бюро секции, спортсмены, если бы не помощь ректората и партийной организации.

Послушаем, что говорят они о своем спортивном коллективе.

И. АРТЕМОВ. Он был среди самых первых. Много воды утекло с тех пор. Студент стал Игорем Дмитриевичем, руководителем научной лаборатории, отцом двух девочек-школьниц. Но, как и в былые годы, не расстается он со спортивным мотоциклом, не пропускает тренировок.

«Судьба секции сложилась счастливо, — говорит он. — Всех нас, тогда начинающих, связывало желание чего-то достичь в мотоспорте, принести пользу институту. И эта закваска сохранилась. Те, кто приходил позже, усваивали наши принципы. Нет ничего готового, всего надо добиваться своими руками. Никаких скидок на былые заслуги, никаких звезд. Высокая требовательность, абсолютная трезвость, коллективизм. И сегодня, как много лет назад, самое большое наказание у нас — отстранение от тренировок.

Многому, чего достиг, обязан секции. Считаю, что в жизни мне повезло. Хотя в спорте я невезуч. Представляете: не стал чемпионом страны в «многодневке» только из-за того, что на последнем этапе не заправил бак горючим».

Ю. БОГОДАРОВ. Представитель второго поколения секции. Ведущий инженер-физик, трехкратный призер первенств СССР.

«Я сибиряк, из Барнаула. Дома увлекался горными лыжами. Приехал учиться в Москву — гор нет, и секции такой в институте нет. Есть мотоциклетная. Решил посмотреть, что это такое, и остался. Думаю, навсегда. Больше всего ценю то, что колектив не для избранных, не для талантов. Приходи сюда, копайся с машиной, тренируйся, выступай в соревнованиях. Словом, получай удовольствие от занятий спортом. Неважно, что выше второго разряда ты не поднимешься. Главное — участвовать.

Секция дала мне много, и я благодарен ей, Георгию Валентиновичу, ребятам. Наша узкая специализация — «многодневка». Для вузовской команды это, наверное, закономерно. Здесь требуется, я бы сказал, аналитическое мышление. Сотни километров по неизвестному маршруту — и ты один на один со своим мотоциклом, трассой, графиком. Рассчитывай только на себя, мобилизуй волю. Я замечаю, что и в работе, когда возникают трудности, думаешь не о том, сделать или не сделать, а как лучше сделать».

В. ГАГАРИН. Студент второго курса. В секции меньше года. Выполнил норматив третьего спортивного разряда.

«Секция сыграла не последнюю роль в выборе института. Я дома, в Ульяновске, посещал мотокружок Дома пионеров. Собирался в уральский политехнический. Потом от товарища узнал, что в МИФИ мотосекция. И решил попытать здесь счастья. Очень рад, что могу учиться в таком интересном вузе и заниматься мотоспортом. Он, конечно, отнимает время, но приучает к организованности, точности, к умению ценить каждую минуту. В секцию всякий раз иду как на праздник. Все мы, и ветераны и новички, словно члены одной семьи. Атмосфера самая дружеская. Каждый старается помочь. Никаких секретов».

Нам довелось увидеть и будущих членов секции. С десяток ребятишек толкались у входа в ангар — выясняли, когда начнется запись, с какого класса будут принимать и какие нужно справки.

«Это что! — усмехнулся Георгий Валентинович, — в начале сентября человек триста «абитуриентов» собирается. Да взять-то надо не больше десяти — возможности студенческой секции все-таки не безграничны».

Если задуматься над тем, что рассказали мотоциклисты из МИФИ, то нетрудно проследить связь между спортивными успехами досаафовской секции, подготовившей 20 мастеров спорта, и тем, что среди ее питомцев космонавт Н. Рукавишников, три доктора наук, кандидаты наук, конструкторы. Можно много говорить на эту тему. Но сейчас, в преддверии 50-летия ДОСААФ, хочется подчеркнуть одно: весомый вклад оборонного Общества, его организаций, спортивных секций в воспитание характеров, в воспитание мужественных людей. Именно таких людей растит мотосекция Московского инженерно-физического института.

М. ГРИГОРЬЕВ

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

НАДЕЖНОЕ УПЛОТНЕНИЕ

Нередкий случай, когда у **автомобиля** пробивает уплотнительную прокладку в соединении выпускного коллектора с приемной трубой глушителя. И, к сожалению, пока еще не всегда удается быстро найти новую деталь и восстановить герметичность соединения.

Если вы попали в подобное положение, советую самому сделать надежную прокладку, которая будет служить годы. А потребуется всего немного латуни или меди и простая токарная работа.

На рис. 1 вы видите принципиальное устройство такой прокладки. Размеры «а» и «б» нужно взять по внутренним диаметрам патрубка коллектора и приемной трубы глушителя вашего автомобиля. Края этого уплотнительного кольца плавно свести на нет, чтобы не создавать помехи выходящим отработавшим газам.

На рис. 2 видно, как устанавливается уплотнительная шайба. Просто, не правда ли? И годится для **любого автомобиля.**

С. ИСАКАНОВ

665683, Иркутская область, Нижне-Илимский район, п. Хребтовая, ул. Строителей, 6

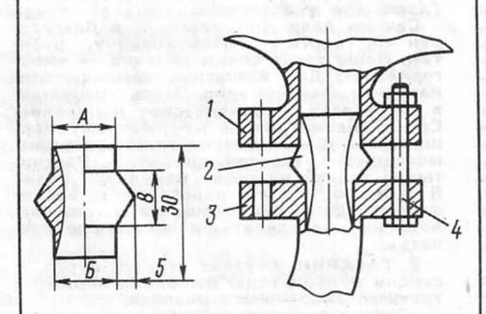


Рис. 1. Уплотнительное кольцо.

Рис. 2. Установка уплотнения: 1 — фланец коллектора; 2 — уплотнительное кольцо; 3 — приемная труба глушителя; 4 — стягивающий болт.

ПРОВЕРЬТЕ РАБОТУ ЗАСЛОНКИ

После обкатки мой **мотоцикл ИЖ—ЮЗ** с коляской никак не мог достичь гарантированной заводом скорости 90 км/час, хотя разгонялся довольно хорошо. При очередной регулировке и промывке карбюратора я обратил внимание на то, что дроссельная заслонка не полностью открывает смесительную камеру из-за несовпадения их контуров. Регулировкой свободного хода троса исправить положение не удалось, так как при подъеме заслонка упиралась в крышку смесительной камеры. Кроме того, в нижнем положении заслонка не до конца садилась на дно гнезда в корпусе карбюратора, что не давало возможности точно отрегулировать холостой ход.

Сначала я подпилил выступающие кромки заслонки, чтобы она полностью опустилась в гнездо, а затем разметил (прочертил) на нему контур диффузора и обработал по нему вырез.

Мотоцикл стал легко набирать скорость, причем не потребовалась даже дополнительная регулировка.

А. МУРЗИЧ

Калининская область, г. Вышний Волочек, пр. Ленина, 66/57, кв. 24

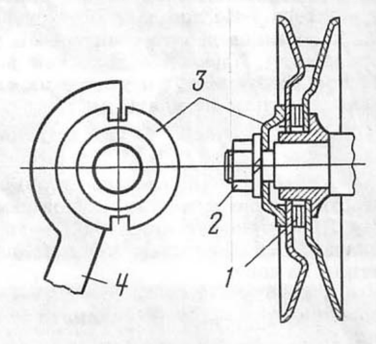
ЗА ЧТО УДЕРЖИВАТЬ ВАЛ

На **«Запорожце—968»** натяжение ремня вентилятора регулируют подбором и перестановкой шайб **1** (см. рисунок). При этом отворачивать и затягивать гайку **2** нелегко: ведь никак не воспрепятствуешь вращению вала. Если держать его за лопасти вентилятора, как многие и делают, есть опасность деформировать или даже сломать эту довольно хрупкую деталь.

Сделайте на колпачке **3** паз, как показано на рисунке, и очень удобно будет надежно удерживать вал при помощи специального ключа **4**, который предназначен для стопорной гайки регулировочной пробки передней подвески и входит в комплект инструмента. А чтобы избежать появления дисбаланса, сделайте симметрично второй паз. Да и работать будет удобнее.

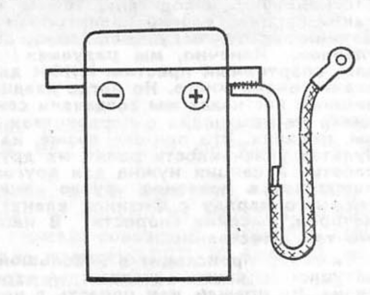
В. ПРОВОТОРХОВ

364021, г. Грозный, ул. Ленина, 28, кв. 8



Так удобно удерживать вал при регулировке: 1 — регулировочные шайбы; 2 — гайка; 3 — колпачок; 4 — ключ.

КЛЕММА НЕ ОКИСЛЯЕТСЯ



Многим знакомо неприятное явление, когда, несмотря на выполнение всех рекомендаций, окисляется и постепенно разрушается плюсовая клемма аккумулятора на **мотоцикле.** Причина в том, что соединение провода с клеммой обладает некоторым омическим сопротивлением и подвергается действию паров электролита. Замечено, кстати, чем больше сила тока, тем интенсивнее окисление.

Чтобы избавиться от него, я делаю следующее. К плюсовой клемме аккумулятора припаиваю полоску свинца размером 4×13×50 мм, пользуясь паяльником мощностью 90 вт, припоем ПОС-40 и канифолью. К другому концу полоски припаиваю провод с наконечником, как показано на рисунке. Оба соединения и полоску обматываю двумя-тремя слоями изоляционной ленты.

Уже много лет пользуюсь этим способом, и на каждом аккумуляторе клемма оставалась чистой, не требуя никакого ухода.

В. ДАШКО

Краснодарский край, г. Анапа, ул. Новороссийская, 239, кв. 7

КОГДА КРЕПИШЬ РЕМНИ

Коврик на полу **ВАЗ—2103** мешает завернуть болты крепления ремней безопасности в нижних точках — нужно вырезать в нем отверстия.

Если прибегнуть к ножу или ножницам, вряд ли удастся проделать аккуратное отверстие требуемой величины. Ткань начнет «махриться», края прорези будут рваными.

Советую воспользоваться обычным электропаяльником. Оплавляя капроновую ткань по кромке отверстий, вы без труда доведете их до требуемого размера, причем вид будет вполне «фирменный».

В. БЕЛОВ

140160, Московская область, г. Жуковский, набережная Циолковского, 12/24, кв. 155

ГЕРМЕТИЧНОСТЬ ВОССТАНОВЛЕН

Если на своем **автомобиле** при подтягивании накидной гайки вы случайно повредили буртик развальцованного конца бензопроводной трубки, это можно легко поправить.

Возьмите небольшой кусочек припоя или свинца и, расплющив его молотком, сделайте пластинку толщиной примерно 0,5—0,8 мм. Затем вырежьте из этого мягкого металла шайбу по размеру буртика и вставьте ее как прокладку между буртиком и штуцером. Когда вы затянете накидную гайку, течь бензина будет устранена.

М. ДАНИЛО

360024, г. Нальчик, ул. Кабардинская, 190, кв. 52

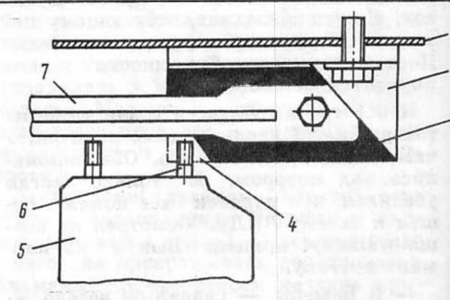
ЧТОБЫ СНЯТЬ ГОЛОВКУ

Легко ли снять головку второго — четвертого цилиндров на вашем «Запорожце»? На моем **ЗАЗ—966В** это оказалось трудно, так как шпилька **6** выпускного патрубка четвертого цилиндра (см. рисунок) упиралась в кронштейн **2** крепления силовой установки.

Пришлось подумать и найти более легкий путь. Я срезал уголок резиновой подушки **3** и полотном ножовки отрезал уголок **4** кронштейна **2.** Эта несложная операция позволила без труда снять головку **5**, а после так же свободно поставить ее на место.

В. ОСОКИН

393350, Тамбовская область, г. Кирсанов, КАТУ ГА, д. 1, кв. 51



Так демонтируется головка цилиндров: 1 — перегородка кузова; 2 — кронштейн; 3 — резиновая подушка; 4 — отрезаемая часть подушки и кронштейна; 5 — головка второго — четвертого цилиндров; 6 — шпилька выхлопного патрубка; 7 — поперечина крепления двигателя.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

«НУЖНО ВСЕМ»

Так назывался материал Г. Гаврилова, помещенный в разделе «Советы бывалых» (№ 5, 1976). Не всем автолюбителям, пожелавшим воспользоваться рекомендацией, удалось это сделать. Мы попросили автора конструкции самодельного мигающего фонаря дать дополнительные разъяснения.

Наибольшее число вопросов возникло по поводу точек соединений схемы. Называем их: R_1, R_2 и минус C_1 нужно соединить с базой T_1, а R_3, R_4 и $Л_1$ с коллектором T_2. Кроме того, резистор R_1 лучше взять с номиналом 1,6 кОм.

ПОРШНИ НЕВЗАИМОЗАМЕНЯЕМЫ

В. Якубов из Джамбулской области просит рассказать, возможна ли взаимозаменяемость поршней двигателей ВАЗ—2101 и МеМЗ—968, которые имеют одинаковый диаметр — 76 мм.

Поршни двигателей ВАЗ и МеМЗ различаются между собой по конструкции. Различие обусловлено тем, что на «запорожских» двигателях применяются поршневые пальцы плавающего типа, то есть такой палец может проворачиваться и в бобышках поршня, и в верхней головке шатуна. Крепится же плавающий палец по бокам двумя стопорными кольцами, которые устанавливаются в канавки бобышек поршня. У двигателей ВАЗ поршневой палец запрессован в верхнюю головку шатуна, и поэтому в бобышках не предусмотрены канавки для стопорных колец.

И все же мелитопольские моторостроители провели испытания поршней «жигулей» на двигателях МеМЗ. Как сообщили нам на заводе, результаты неудовлетворительны: из-за различной тепловой характеристики двигателей воздушного (МеМЗ) и жидкостного (ВАЗ) охлаждения во время испытаний были случаи заклинивания поршней в цилиндрах. Поэтому об установке на «запорожский» двигатель поршней «жигулей» не может быть и речи.

КАКИЕ «ЗАПОРОЖЦЫ»?

Какие модели «запорожцев» выпускаются сейчас заводом «Коммунар» для продажи населению? Чем они различаются, какова их цена? С такими вопросами обратились в редакцию А. Карапетян из Еревана, В. Куракин из Корзуново Мурманской области. Читателя Г. Лизвича из Батуми интересует, как различить головки блоков 40- и 45-сильного двигателей и какие масла для них надо использовать.

В настоящее время наряду с несколькими вариантами автомобилей для инвалидов завод «Коммунар» выпускает «запорожцы» моделей ЗАЗ—968, ЗАЗ—968А и ЗАЗ—968АЭ (экспортный вариант). На все эти машины могут быть установлены как 40-сильные двигатели модели МеМЗ—968, работающие на бензине А-76, так и 45-сильные МеМЗ—968А, требующие АИ-93.

Независимо от мощности мотора модель ЗАЗ—968 стоит 3500 рублей, а ЗАЗ—968А — 3750 рублей. Последняя отличается улучшенной отделкой салона, новой конструкцией сидений, раздельным приводом тормозов, улучшенной звукоизоляцией кузова, рядом новых деталей электрооборудования. Эти же изменения внесены и в конструкцию ЗАЗ—968АЭ. Кроме того, машина комплектуется экспортными вариантами фар, амортизаторов, отопительной установкой, стеклоочистителя, звукового сигнала. В экспортном исполнении и силовой агрегат: поверхность клапанов двигателя покрыта жаропрочным сплавом, допускающим кратковременную эксплуатацию на бензине АИ-93 (рекомендованное топливо — А-76). Генератор, карбюратор, катушка зажигания, провода высокого напряжения — также в экспортном варианте. Стоит ЗАЗ—968АЭ 4050 рублей.

Напомним, что индекс модели двигателя выбит вместе с номером и годом выпуска на картере коленчатого вала возле бензонасоса. Маркировка выглядит так: «968 087654 76» или «968А 087654 76». А вот номера головок блока отливаются непосредственно на них самих. На МеМЗ—968 устанавливаются головки с такой маркировкой: «968—1003015А» или «968—1003015Б». На МеМЗ—968А: «968А—1003015» или «968А—1003015Б».

Для двигателей МеМЗ надо применять масла М-12ГИ (летнее) и М-8ГИ (зимнее) ТУ 38-1-01-48-70 или ТУ 3810148-75; М-12Г$_1$ (летнее), М-8Г$_1$ (зимнее) ТУ 38101415-73; М-8Б$_1$У (всесезонное) ТУ 38101374-73. Использовать другие масла не рекомендуется.

ТРЕБУЕТСЯ ДРУГОЙ СТАРТЕР

«Можно ли на мотоколяску вместо стартера СТ—351Б поставить стартер СТ—354?» — спрашивает В. Гассан из Красноярска.
Отвечают работники серпуховского мотозавода.

Использовать стартер СТ—354 вместо СТ—351Б нельзя, так как у них разные шестерни привода (они имеют соответственно девять и восемь зубьев) и углы зацепления (20 и 15°).

Взамен снятого с производства стартера СТ—351Б выпускается СТ—366, который вам и следует приобрести.

ЗИЛ—130 С «ШЕСТЕРКОЙ»

«За последнее время в автотранспортных предприятиях появились машины ЗИЛ—130, оснащенные не восьми-, а шестицилиндровыми двигателями, — пишет водитель-профессионал В. Марченко из Омска. — Хотелось бы узнать, почему начали ставить менее мощный мотор».

Летом 1975 года автомобильный завод имени Лихачева приступил к производству грузовых шасси ЗИЛ—130, оснащенных шестицилиндровыми двигателями. Шасси предназначены для самосвалов и специализированных автомобилей, которым не требуется большой запас мощности. Условия эксплуатации таковы, что достаточен и менее мощный (105—110 л. с.) двигатель, как, например, для цистерны, поливо-моечной машины или топливозаправщика. В то же время особое значение в этих условиях имеет топливная экономичность.

Всем этим требованиям отвечает шасси с двигателем ЗИЛ—157Д. Он представляет собой модернизированный вариант прежней нижнеклапанной «шестерки», которой оснащали грузовики ЗИС—150, ЗИС—151, ЗИЛ—164 и выпускаемый до сих пор ЗИЛ—157К. Однако в отличие от применяемого на нем мотора новый оснащен кольцами (сталеалюминиевыми), поршневыми пальцами, карбюратором, термостатом, пневмоцентробежным ограничителем числа оборотов, унифицированными с теми, которыми комплектуются двигатели ЗИЛ—130. Усовершенствованная «шестерка» оборудована центробежным масляным фильтром, модернизированным воздушным фильтром и насосом, обслуживающим гидроусилитель руля.

Установка двигателя ЗИЛ—157К на шасси ЗИЛ—130 повлекла за собой изменения в приводе управления сцеплением и тормозной системы, кабины, применение компрессора.

Шасси с шестицилиндровым двигателем, предназначенное для самосвала (база — 3300 мм), получило индекс ЗИЛ—130К, а шасси для специализированных машин (с базой 3800 мм) — ЗИЛ—130АН. Скорость машины — 80 км/час. Контрольный расход топлива — 26 л/100 км.

Приводим техническую характеристику двигателя ЗИЛ—157Д (в скобках отличающиеся данные по двигателю ЗИЛ—157К).

Число цилиндров — 6; диаметр цилиндра — 100 (101,6) мм; ход поршня — 114,3 мм; рабочий объем — 5484 (5552) см^3; марка бензина — А-76; мощность — 110 (104) л. с. при 2800 (2600) об/мин; максимальный крутящий момент — 35 (34) кГм при 1400 об/мин; карбюратор — К88АЖ (К84М) двухкамерный (однокамерный); генератор — Г—250Л1 (Г—108В) переменного (постоянного) тока; вес с оборудованием и сцеплением — 575 (552) кг.

О КАРБЮРАТОРАХ К301 И К301Б

Мотолюбитель В. Мансаев из Ульяновска спрашивает о возможности замены карбюратора К301Б на мотоцикле «Днепр» МТ—9 карбюратором прежней модели — К301.
Отвечают работники шадринского автоагрегатного завода.

Карбюратор К301Б отличается от К301 большей глубиной выреза в дросселе (3,5 вместо 2,8 мм) и главным жиклером большей пропускной способности (200 вместо 185 см^3/мин). Если карбюратор К301 установить на «Днепр» МТ—9, повысится расход бензина при скоростях от 40 до 60 км/час, а с дальнейшим увеличением скорости двигатель будет перегреваться и терять мощность.

ПОСТАВЬТЕ НОВЫЕ ДЕТАЛИ

«При пуске двигателя мотоцикла «ИЖ—Юпитер-2» рычаг кик-стартера иногда срывается и не вращает вал. В чем причина?» — спрашивает А. Колесниченко из Кустанайского края.

Причина неисправности в том, что износились, а может быть, и сломались зубья на храповике пускового механизма или на наружном барабане муфты сцепления.

Для определения и устранения неисправности положите мотоцикл на правый бок (чтобы не сливать масло из картера) и снимите левую крышку картера. Нажимая на рычаг кик-стартера, вы увидите, как зацепляются храповик с зубчаткой, выясните их состояние. Неисправные детали замените новыми.

НЕ ПОДОЙДЕТ

«Можно ли на мотороллер «Вятка» ВП—150 установить двигатель от моделей В—150М или «Электрон»?» — спрашивает А. Хищенко из Красноводска.
Отвечают специалисты завода.

В двигателях В—150М и «Вятка—3-электрон» расстояние между посадочными местами на 40 мм меньше, а вторичный вал на 43,5 мм короче, чем в двигателе ВП—150. Из-за этого замена агрегатов невозможна.

ВСЕГО ЛИШЬ ВЕЛОКОЛЯСКА

«Читал о машине «Педикар», построенной одним американским изобретателем, — пишет нам С. Петровский из Гродно. — Хотелось бы познакомиться с ее конструкцией подробнее».

«Педикар» представляет собой легкий четырехколесный одноместный экипаж, приводимый в движение мускульной силой водителя. Такая машина, по существу, не является автомобилем и представляет собой разновидность велосипеда или велоколяски. Тематика же «За рулем» — моторные наземные безрельсовые транспортные средства, поэтому вы не найдете в нем информации о «Педикаре». Подробные статьи об экипажах, приводимых в движение мускульной силой, были опубликованы в журнале «Изобретатель и рационализатор» (1974, № 1 и 1975, № 9).



В «Клубе «Автолюбитель» не раз говорилось о ржавчине, средствах борьбы с ней, защите от нее. Сегодня мы рассмотрим эту тему с новой стороны. В последнее время все громче раздается утверждение: «Автомобиль ржавеет изнутри». Как это изнутри? Почему? Что же делать, чтобы защитить «тыл»?

На все эти вопросы нам сегодня ответят работники Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ) Р. А. ПОПРЖЕДЗИНСКИЙ и В. М. БУЧИН.

ЗАЩИТИМ КУЗОВ ОТ КОРРОЗИИ



Проблема защиты легковых автомобилей от коррозии во всем мире становится все более серьезной. Убытки от этого бедствия огромны. По ориентировочным данным Московского автомобильно-дорожного института, увеличение срока службы кузовов вдвое (в пересчете на парк легковых автомобилей и автобусов на 1967 год) сэкономило бы нашей стране 0,5 миллиарда рублей и свыше 50 тысяч тонн тонколистовой стали. По зарубежным источникам, в 1973 году крупнейшие «автомобильные» страны потеряли из-за коррозии: США — от 8,5 до 17 миллиардов долларов; ФРГ — от 1,5 до 2 миллиардов марок; Англия — 250 миллионов фунтов стерлингов; Швеция — 500 миллионов крон.

Особенно подвержены коррозии кузова легковых автомобилей и их элементы, а поскольку они у подавляющего большинства современных моделей являются несущей конструкцией, то ее серьезные поражения ржавчиной и разрушения приводят к преждевременному выходу всего автомобиля из строя и капитальному ремонту.

В чем же причины столь крупных потерь? Почему они «вдруг» появились? Назовем три главных фактора, родившие проблему.

Первый — конструктивные особенности кузовов современных легковых машин. Ушли в прошлое массивные рамы, к которым крепились все агрегаты и кузов. Сегодня его, за редким исключением, делают из штампованных стальных панелей, соединяемых с основанием и между собой точечной сваркой. К этой «ферме», в свою очередь, крепят двигатель и все агрегаты. Такая несущая конструкция кузова позволяет добиться значительного снижения веса, улучшить многие эксплуатационные качества машины и в то же время порождает большое количество замкнутых труднодоступных полостей, щелей и пространств, скрытых от наблюдения и неудобных для какой-либо обработки.

Второй. Антикоррозионное покрытие кузова, осуществляемое в настоящее время на заводах, не дает полной гарантии от коррозии, тем более что с течением времени оно стареет и теряет свои защитные свойства, разрушается от вибраций, повреждается ударами песка и камешков, в конце концов отслаивается, открывая дорогу коррозии.

Третий — неблагоприятные в смысле возникновения коррозии условия окружающей среды. Особенно это относится к крупным городам и промышленным центрам, где как раз и сосредоточена большая часть автомобилей.

А теперь разберемся в самом коррозионном процессе. Первое, что нужно для его развития, это электролит, роль которого выполняет вода, непосредственно попадающая на кузов или конденсирующаяся на нем из воздуха (для этого достаточно относительной влажности воздуха в 60%). Воздух поставляет и кислород, без которого не заработал бы механизм коррозии. При этом, чем больше атмосфера загрязнена двуокисью серы (SO_2), а дорожная грязь и снег хлоридами (попросту — раствором соли, которая часто идет в дело) — тем быстрее происходит разрушение стального листа кузова. Так, установлено, что при прочих равных условиях сухой металл в сто раз медленнее ржавеет, чем мокрый, а в городе процесс коррозии идет в 3,5 раза быстрее, чем в сельской местности.

Итак причины ясны. Какие же выводы мы должны сделать? Очевидно, что для обеспечения долговечности кузова необходимо периодически защищать его, бороться с причинами коррозии, уничтожать ее очаги. Одним из эффективных средств является, вопреки распространенному среди владельцев машин заблуждению, частая мойка автомобиля, особенно снизу, водой под высоким давлением. Сильная струя воды очищает поверхность кузова и днище от солевых «припарок». Крайне нужна такая операция весной, чтобы снять остатки грязи с хлоридным раствором со всех труднодоступных мест и избежать ускоренного их разрушения ржавчиной в теплое время (вы, конечно, помните из школьного курса химии, что повышение температуры во много раз ускоряет реакцию окисления). Кроме того, периодическая очистка позволяет вовремя обнаружить коррозию и принять соответствующие меры.

Но это лишь часть «обороны», причем пассивная. А какие активные действия должны мы предпринимать?

Как показал положительный опыт многих зарубежных фирм, главное — периодическая дополнительная обработка кузова различными антикоррозионными составами. Причем эффект достигается в основном тогда, когда занимаются этим не кустарно, кто во что горазд, а на специально оборудованных станциях обслуживания, специально разработанными для этого составами.

Многие СТОА в нашей стране стали в последние годы проводить дополнительную антикоррозионную обработку наружных поверхностей днища кузова. А в ряде спецавтоцентров ВАЗа для этой цели применяют особые распылители и импортный состав «Тектил», защищая и внутренние полости.

Сейчас мы расскажем, как это должно делаться.

Когда приходит время? Лучше всего не откладывать до появления очагов коррозии (этот момент уловить трудно), а провести первый этап защиты сразу же после получения нового автомобиля, во всяком случае не позднее чем в течение полугода. Если это не удалось, то придется приступить к делу позднее. Но знайте, что в таком случае потребуется более длительная и серьезная подготовка.

Теперь о самой подготовке. Прежде всего нужно тщательно вымыть водой под большим давлением днище и колесные ниши и обязательно просушить. Затем снять технологические заглушки и, если нужно, сделать дополнительные отверстия для введения защитных составов в закрытые полости (схемы расположения технологических точек и таблицы с указаниями приведены здесь). Не лишне изолировать поверхности и элементы конструкции, которые не нуждаются в защите (выхлопные трубы, глушитель, картер двигателя и коробки передач, кардан и др.). Это облегчит их очистку после завершения обработки.

Затем можно переходить непосредственно к защите кузова.

Состав должен останавливать начавшийся процесс коррозии и предотвращать возникновение новых очагов, хорошо заполнять впадины и щели, вытеснять оттуда воду, хорошо прилипать к металлу, по возможности не разрушать-

Конструкторско-технологическая схема нанесения антикоррозионных покрытий кузова

Автомобиль «Волга» ГАЗ—24

Позиции на рисунке	Узлы	Направление впрыска состава	Характер распыления	Подготовительные и последующие работы
1	Передние фары	Открыто. Обработать пространство за фарой	По всей поверхности	Снять фары
2	Полость капота со стороны петель	Через окна	Во все стороны	Открыть капот
3	Поперечина № 1 кузова	Через отверстие	То же	Просверлить отверстие. Установить пластмассовую заглушку
4	Полость в задней части переднего крыла (правого и левого)	Со стороны снятого брызговика или через отверстие в нем	» »	Поднять автомобиль, демонтировать колесо, снять брызговик (отвернуть три болта) или сверлить отверстие. Установить пластмассовую заглушку
5	Стойка передней двери (левая и правая)	Через отверстия дверного включателя света	Вниз, вверх	Демонтировать включатель
6	Внутренние полости передних и задних дверей	Через окно во внутренних панелях или сверления	По всей поверхности дверей	Снять обивку дверей или просверлить отверстие. Установить пластмассовую заглушку
7	Средняя стойка кузова (левая и правая)	Через отверстия включателя света или в нижней части стойки	Вниз	Демонтировать включатель или просверлить отверстие. Установить пластмассовую заглушку
8	Полость в передней части заднего (правого и левого) крыла	Через имеющиеся окна из багажника	Во все стороны	Снять обивку багажника
9	Углубление багажника у заднего крыла (слева и справа)	Из багажника или через имеющиеся отверстия в арке заднего колеса	То же	Снять коврик и обивку багажника или заглушку
10	Усилитель багажника	Через имеющееся отверстие	Вдоль	Снять заглушку
11	Порог кузова (правый и левый)	Через имеющиеся отверстия в арке заднего колеса	Вперед	Поднять автомобиль, демонтировать колесо, открыть пробку
12	Фартук переднего бампера	Полости открыты снизу	Во все стороны	Поднять автомобиль на подъемнике
13	Усилитель днища	Через отверстия	Вправо, влево	Поднять автомобиль, просверлить отверстие
14	Лонжерон передний (правый и левый)	Через имеющиеся отверстия в днище кузова (из салона)	Вниз, вправо, влево	Снять коврики в салоне и открыть пробки
15	Центральная поперечина кузова	То же	Вправо, влево	То же
16	Средняя поперечина кузова	» »	То же	» »
17	Задний лонжерон (правый и левый)	Через имеющиеся отверстия снизу	Вперед, назад	Поднять автомобиль
18	Полость заднего бампера	Снизу	По всей поверхности	» »
19	Днище и арки колес	Открыто	То же	» »

Автомобиль «Жигули» ВАЗ—2101, ВАЗ—21011, ВАЗ—2103

Позиции на рисунке	Узлы	Направление впрыска состава	Характер распыления	Подготовительные и последующие работы
1	Корпус фары изнутри	Через щель по периметру оптического элемента	Внутрь корпуса фары и кругом	Демонтировать ободок
2	Передняя панель	Через два отверстия над фарами (для моделей «2101», «2102», «21011»)	Вправо и влево	Просверлить два отверстия. Установить пластмассовые заглушки
3	Усилитель капота	Через отверстия в усилителе	То же	Открыть капот
4	Поперечина передней подвески	Через два отверстия снизу	» »	Поднять автомобиль
5	Стойка «передка» (правая и левая)	Из-под капота через имеющиеся вверху и внизу отверстия	Вниз и вверх	Открыть капот
6	Коробчатый усилитель брызговика (правого и левого)	Через имеющиеся отверстия	Вперед и назад	Поднять автомобиль, вынуть резиновую пробку. Установить пробку
7	Полость за щитком в задней части переднего крыла (правого и левого)	То же	Во все стороны	То же
8	Передняя стойка (правая и левая) и усилитель (правый и левый)	Через отверстие от включателя света	Вниз и вверх	Демонтировать включатель
9	Передний лонжерон (правый и левый)	Через имеющиеся отверстия снизу (основное — овальной формы)	Вперед и назад	Поднять автомобиль
10	Передняя боковая поперечина пола (правая и левая)	Через имеющееся отверстие снизу	Вправо и влево	Поднять автомобиль
11	Внутренние поверхности дверей	Через имеющиеся отверстия	По всей поверхности двери	Снять обивку дверей (внимание: 1) пластмассовые детали легко ломаются; 2) не забрызгать стекло и его уплотнители)
12	Средняя стойка (правая и левая)	Через отверстия от демонтированного включателя света	Вверх и вниз	Демонтировать включатель
13	Кронштейны (четыре штуки) под домкратную проушину	Через полости, открытые сбоку	В объем полости	Поднять автомобиль
14	Передняя нижняя часть заднего крыла и арка колеса по стыку с крылом (правая и левая)	Вперед и вниз	Вперед и вниз	Открыть крышку багажника, снять накладку справа над бензобаком, снять запасное колесо и домкрат (для модели «2103» снять обивку)
15	Лонжерон багажника (левый и правый)	Через отверстия в полу багажника	Вперед и назад	Открыть крышку багажника, снять коврик (для модели «2103» снять обивку)
16	Усилитель крышки багажника	Через отверстия в усилителе	Вправо и влево	Открыть крышку багажника
17	Кронштейны нижних и поперечного реактивных рычагов задней подвески	Открыты сзади и сбоку	В объем полости	Поднять автомобиль
18	Порог (правый и левый)	Через имеющееся отверстие в арке заднего колеса	Вперед по обе стороны от накладки	Поднять автомобиль, вынуть резиновую пробку
19	Задний лонжерон (правый и левый)	Через имеющиеся отверстия	Вперед и назад	Поднять автомобиль
20	Днище и арки колес	Открыто	По всей поверхности	» »

ся при колебаниях температуры и вибрациях, не повреждать резину и краску и не быть токсичным и пожароопасным.

Существует много составов, так или иначе соответствующих этим «должен» и «не». Наиболее известны разновидности «Тектила» — их около восьмидесяти.

Отечественная промышленность выпускает пока ограниченный ассортимент составов и мастик, предназначенных для антикоррозионной защиты кузова. Единственным изготовляемым у нас и пригодным для «внутреннего» употребления можно пока считать лишь состав НГ-216Б (ТУ 38-101-427-74), известный под названием «Масплин». Выпускает его оренбургский нефтемаслозавод, к сожалению, в количестве, явно не соответствующем потребностям.

Автомобиль «Москвич» моделей «408» и «412»

Позиции на рисунке	Узлы	Направление впрыска состава	Характер распыления	Подготовительные работы
1	Поверхность за фарой	Снаружи	По всей поверхности	Снять декоративную пластину
2	Полость капота со стороны петель	Через имеющиеся окна	Во все стороны	Поднять капот
3	Полость в задней части переднего крыла (справа и слева)	Через отверстие в щитке переднего крыла	То же	Поднять автомобиль, демонтировать колеса, просверлить отверстие в щитке или снять его
4	Стойка передней двери (правая и левая)	Через отверстие дверного включателя света	Вниз и вверх	Демонтировать включатель
5	Внутренняя поверхность передних и задних дверей	Через окна во внутренних панелях или сверления	По всей поверхности и вниз	Снять обивку дверей или просверлить отверстия в торце
6	Средняя стойка кузова (правая и левая)	Через отверстие включателя света	Вниз	Демонтировать включатель
7	Задняя стойка кузова (правая и левая)	Из багажника через имеющиеся окна	Вперед и вниз	Снять обивку багажника
8	Полость усилителя крышки багажника (по периметру)	Через имеющиеся окна	Во все стороны	Поднять крышку багажника
9	Углубление багажника у заднего крыла (справа и слева)	Из багажника	То же	Снять защитный коврик и обивку багажника
10	Усилитель багажника	Через имеющиеся отверстия	Слева, справа	Снять коврик багажника
11	Передняя поперечина (под радиатором)	Через отверстие для пусковой рукоятки	Вправо и влево	Поднять автомобиль
12	Передний лонжерон (правый и левый)	Через имеющиеся отверстия и открытый торец	Вперед, назад	» »
13	Балка передней подвески	Через имеющиеся отверстия	Во все стороны	» »
14	Поперечина	Через отверстия	Вправо, влево	Просверлить отверстия
15	Задняя поперечина	Через имеющиеся отверстия	Во все стороны	Поднять автомобиль
16	Усилители пола (правый и левый)	То же	Вперед, назад	» »
17	Задний лонжерон (правый и левый)	» »	Вдоль лонжерона вперед, назад	» »
18	Задняя поперечина кузова	Из багажника через имеющиеся окна	Вправо, влево	Снять коврик и обивку багажника
19	Порог кузова (правый и левый)	Через имеющиеся отверстия в арке заднего колеса	Вперед	Поднять автомобиль, демонтировать колеса, снять заглушку
20	Днище и арки колес	Открыто	Всю поверхность	Поднять автомобиль

Другие средства — битумная антикоррозионная мастика, идущая под номером ТУ 6-15-536-70, мастика сланцевая МСА (380099158-73), битумный состав «Автоантикор» для днища (ТУ 6-15-490/75), мастика БПМ № 1 (ТУ 6-10-882-74) — обладают скорее защитными, чем антикоррозионными свойствами. Они не останавливают начавшуюся коррозию и не могут ее локализовать. Поэтому их следует наносить лишь на тщательно очищенные от ржавчины и хорошо просушенные поверхности. И понятно, нельзя использовать для защиты закрытых полостей.

Теперь расскажем, как защищают машину. Внутри «Масплин» или «Тектил» распыляют через технологические или специально сделанные отверстия (см. схемы и таблицы) посредством специальных шлангов с наконечниками направленного действия. К пистолету-распылителю состав можно подавать двумя способами: под давлением воздуха от компрессора или непосредственно через насос высокого давления.

Первый проще, безопаснее (давление в системе всего 4—5 атмосфер), дает лучшее качество защитного слоя, более равномерное распределение покрытия на поверхности металла. Кроме того, при «воздушном» распылении можно без особого труда забраться гибкими шлангами с наконечниками-распылителями в любые щели и полости.

У этого способа есть своя сложность: образующийся при обработке кузова туман вреден для здоровья и пожароопасен — требуются хорошая вентиляция и строгое соблюдение противопожарных мер.

После нанесения антикоррозионной жидкости закрывают заглушками отверстия и обрабатывают днище и колесные ниши. И последняя операция — снятие защитного состава с необрабатываемых деталей.

Это те операции, которые следует делать на СТОА. Почему мы считаем, что на сервисной станции? Потому, что пока невозможно ни купить требуемый препарат (НГ-216Б), ни обеспечить нанесение состава в нужные места и надлежащим образом.

Как часто требуется подобная, не будем скрывать, достаточно сложная и недешевая обработка? Мнение науки, подкрепленное практикой, — раз в два-три года, в зависимости от условий эксплуатации.

Этот материал мы предназначаем для трех категорий читателей — работников службы сервиса, предприятий и организаций, занимающихся производством средств автокосметики, и непосредственно для владельцев машин.

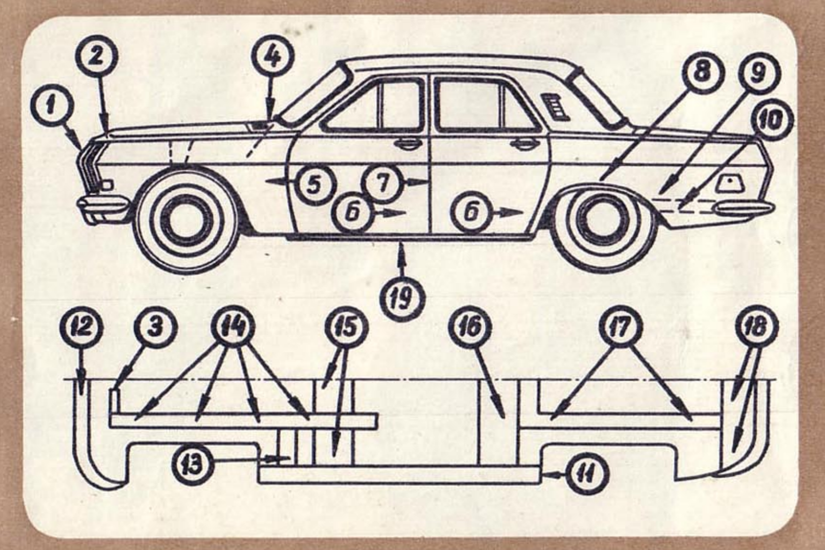
Редакция рассчитывает на то, что система автотехобслуживания широко возьмет на вооружение опыт СТОА, первыми начавших наносить антикоррозионное покрытие на внутренние поверхности кузовов, а нефтехимическая промышленность изыщет возможности для удовлетворения потребностей в составах типа НГ-216Б.

Что касается автолюбителей, то сведения, которые они здесь почерпнут, не только расширят их кругозор (что уже само по себе полезно), но и помогут им грамотно эксплуатировать кузов, контролировать выполняемые на СТОА работы. Не исключено, что достаточно большие гаражные кооперативы своими силами оборудуют пункты для нанесения антикоррозионного покрытия.

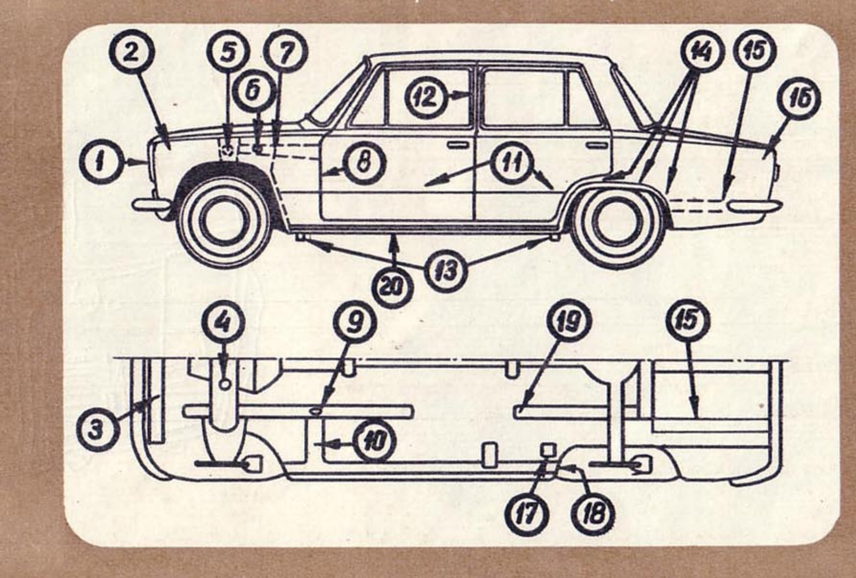
Автомобиль «Запорожец» ЗАЗ—966 и 968

Позиции на рисунке	Узлы	Направление впрыска состава	Характер распыления	Подготовительные и последующие работы
1	Поверхность за фарой	Открыто	По всей поверхности	Снять фары
2	Передняя стойка (справа и слева)	Через отверстия	Вверх, вниз	Просверлить отверстия. Установить пластмассовые заглушки
3	Внутренняя поверхность дверей	Через имеющиеся окна или через сверления	По всей поверхности	Снять обивку или просверлить отверстие. Установить пластмассовую заглушку
4	Задняя боковая панель (правая и левая)	Через отверстие	То же	То же
5	Полость между задним крылом с боковой панелью	Открыто	» »	Поднять автомобиль
6	Порог кузова (правый и левый)	Через отверстие в арке колеса	Вдоль	Демонтировать колеса, снять заглушку
7	Передний усилитель днища	Через отверстия	»	Просверлить отверстия
8	Днище и арки колес	Открыто	По всей поверхности	Поднять автомобиль

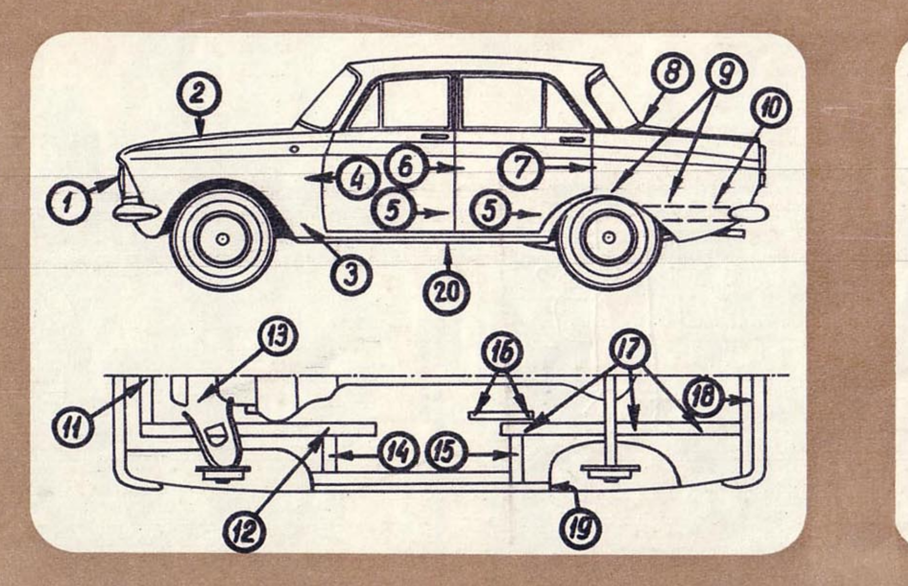
Пояснения к схемам смотрите в соответствующих таблицах на предыдущих страницах



«Волга» ГАЗ—24



«Жигули» ВАЗ—2101, ВАЗ—21011, ВАЗ—2103



«Москвич» моделей «408» и «412»

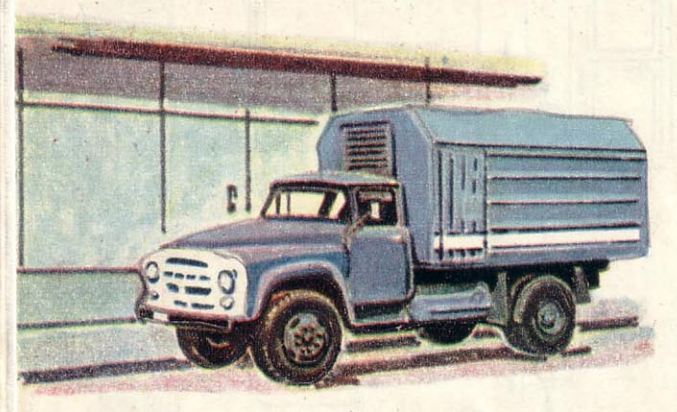
«Запорожец» ЗАЗ—966 и 968

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ

Статью о специализированных автомобилях читайте на стр. 13



Фургон ИЖ—2715 грузоподъемностью 350 кг для транспортировки мелких партий грузов. Изготовитель — ижевский автомобильный завод.



Рефрижератор ЛуМЗ—890Б для перевозки скоропортящихся продуктов в охлажденном или замороженном состоянии. Грузоподъемность — 3,5 т. Изготовитель — луцкий автомобильный завод.



Фургон ТА—943 грузоподъемностью 2 т для доставки хлебобулочных изделий. Изготовитель — тартуский опытный завод ремонта автомобилей.



Цистерна АЦПТ—6,2 емкостью 6200 л для перевозки молока. Изготовитель — вологодский завод мясо-молочной промышленности.



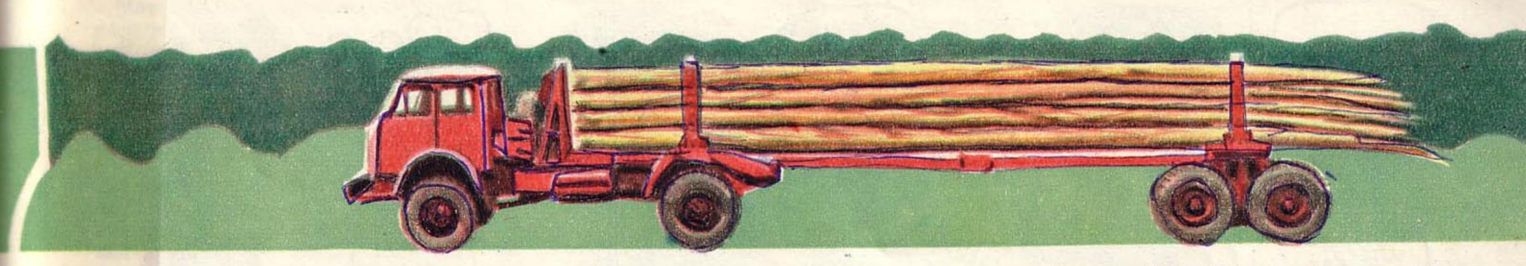
Мебельный фургон ГЗСА—893А грузоподъемностью 2 т. Изготовитель — горьковский завод специализированных автомобилей.

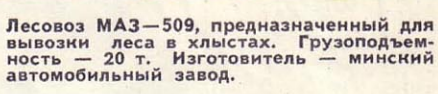


Фургон ГЗСА—947 для перевозки почты по плохим дорогам. Изготовитель — горьковский завод специализированных автомобилей.

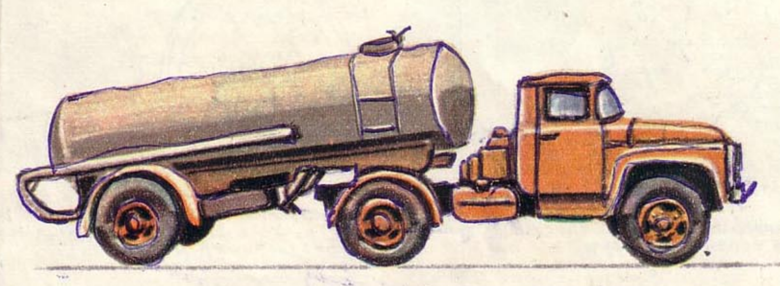


Санитарный легковой автомобиль ГАЗ—24-03. Изготовитель — горьковский автомобильный завод.





Лесовоз МАЗ—509, предназначенный для вывозки леса в хлыстах. Грузоподъемность — 20 т. Изготовитель — минский автомобильный завод.



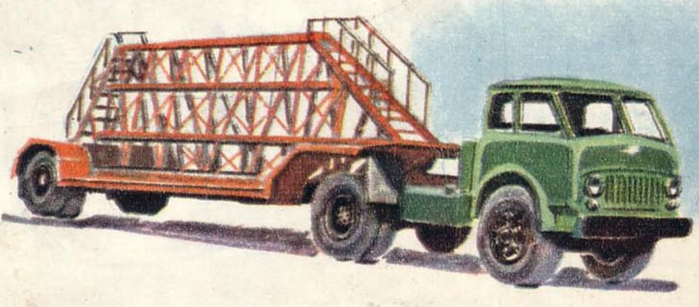
Автопоезд-цементовоз С—853 грузоподъемностью 8 т. Изготовитель — прилукский завод строительных машин.



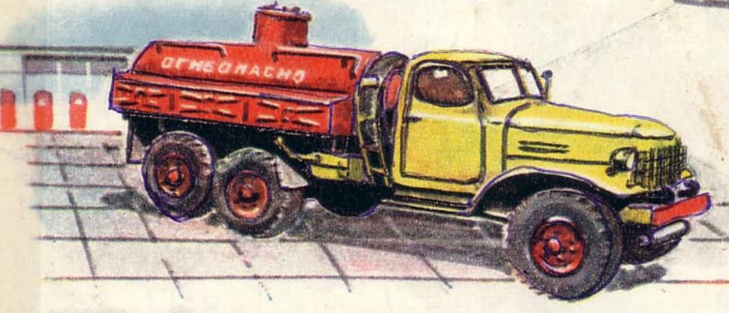
Автомобиль модели «3716» грузоподъемностью 2,1 т для перевозки яиц и суточных цыплят. Изготовитель — шумерлинский завод специализированных автомобилей.



Карьерный самосвал БелАЗ—548А грузоподъемностью 40 т. Изготовитель — Белорусский автомобильный завод.



Автопоезд-панелевоз для транспортировки панелей строящихся зданий в составе тягача и полуприцепа НАМИ—790 грузоподъемностью 16 т. Изготовители — смелянский электромеханический завод имени Шевченко и московский экспериментально-механический завод.



Топливозаправщик АЦМ—4-157К с цистерной емкостью 4040 л. Изготовитель — харьковский завод транспортного машиностроения имени Малышева.

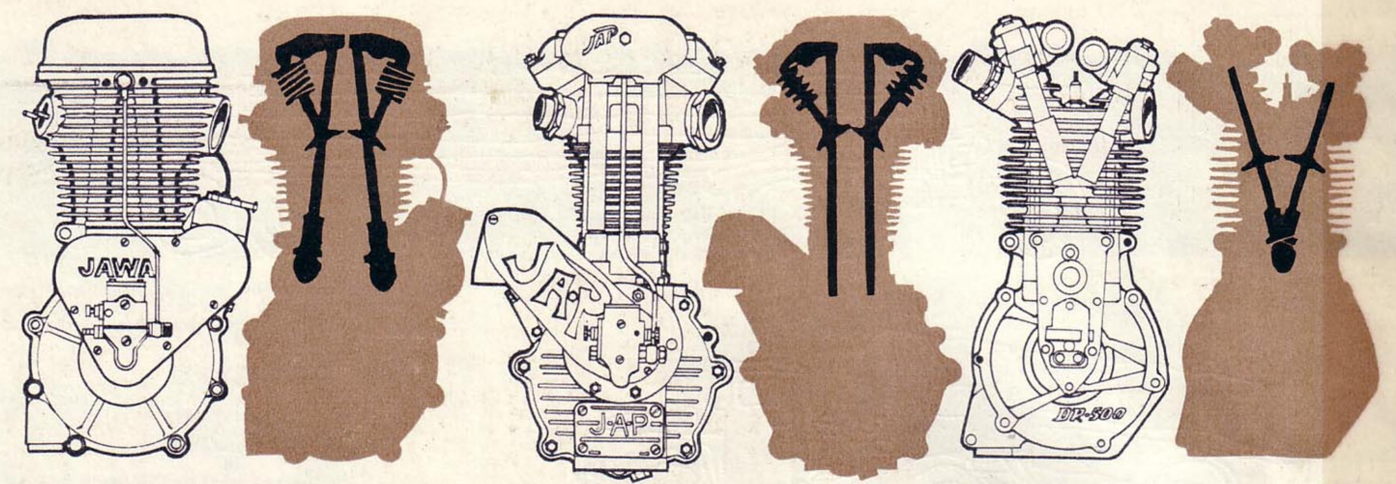


Сельскохозяйственный самосвал ЗИЛ-ММЗ—554 грузоподъемностью 4 т. Изготовитель — мытищинский машиностроительный завод.



Прицеп-тяжеловоз ЧМЗАП—5523 грузоподъемностью 20,25 т для транспортировки тяжеловесных грузов и транспортных средств. Изготовитель — челябинский машиностроительный завод автотракторных прицепов.

Художник Л. Леонов

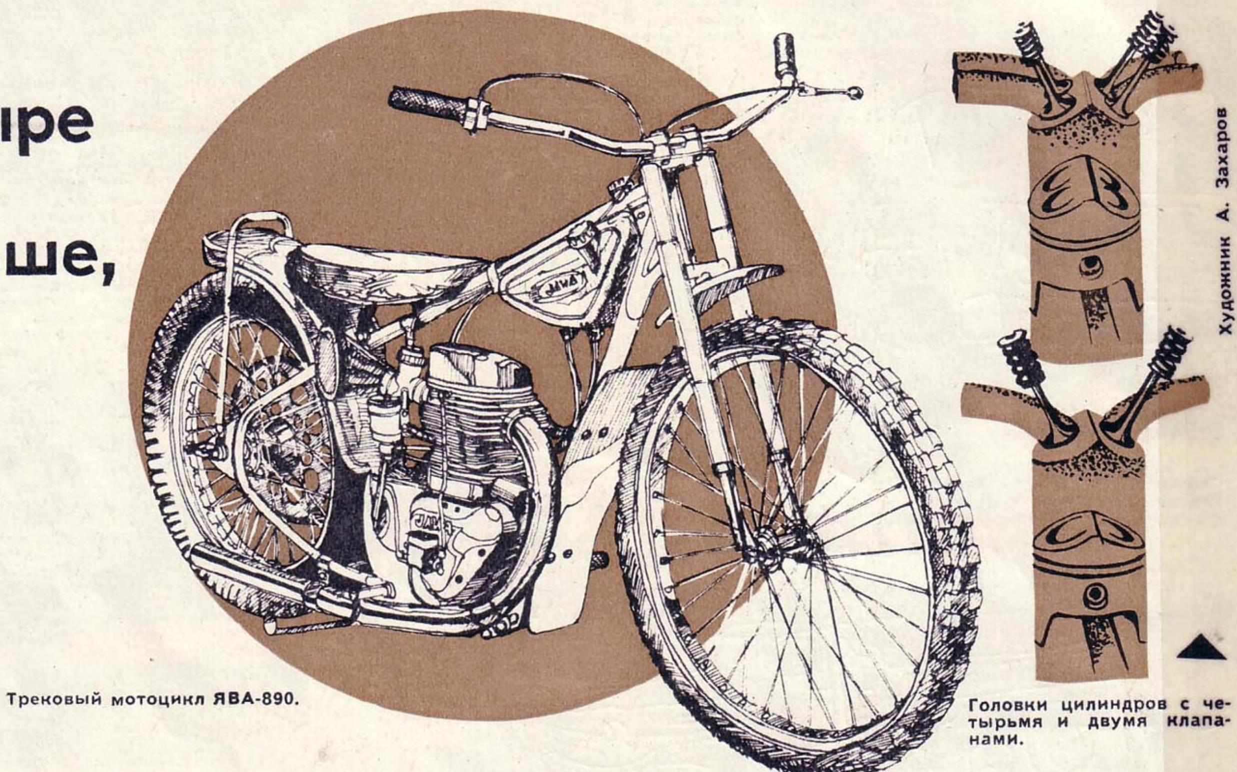


Двухклапанная ЯВА-890 (ЧССР) — самый распространенный сегодня мотор для трекового мотоцикла.

Двухклапанный ЖАП (Англия) выпускается сорок шесть лет.

Четырехклапанный «Вернеке ДР-500» (ФРГ), где клапаны приводятся короткими наклонными штангами.

Четыре больше, чем два?

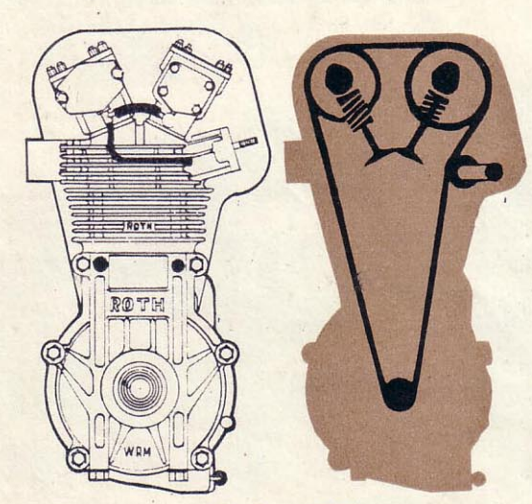


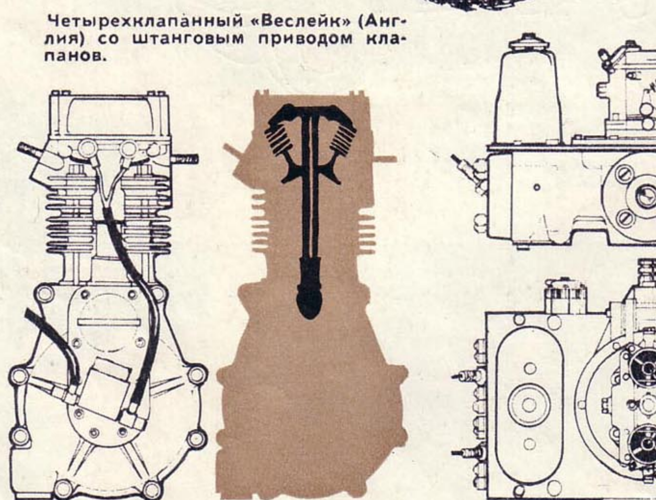
Трековый мотоцикл ЯВА-890.

Головки цилиндров с четырьмя и двумя клапанами.

Художник А. Захаров

Четырехклапанный «Веслейк» (Англия) со штанговым приводом клапанов.





Четырехклапанный «Рот» (ФРГ) оснащен двумя распределительными валами, вращение им сообщает зубчатый ремень.

Двухтактный четырехцилиндровый оппозитный «Кениг» (ФРГ) с водяным охлаждением.

В блокнот любителям спорта

Мотоциклы в трековых гонках, по нашим представлениям, — что-то устоявшееся, определенное. Если в кроссе или на кольцевых соревнованиях год от года идет рост мощностей, быстрое техническое развитие машин, то на треках многие годы можно видеть неизменные конструкции, одни и те же двигатели с одними и теми же показателями. В течение почти тридцати с лишним лет в трековых гонках господствовали английские двигатели ЖАП, конструкция которых с 1930 года практически не менялась. Затем их потеснили более современные чехословацкие мотоциклы и моторы ЭСО, получившие в 1965 году марку ЯВА. Но в техническом отношении двигатели этих машин с 1954 года также изменились мало. А зачем что-то менять? — говорили специалисты. В спидвее и так не удается полностью использовать мощность двигателя, а потому нет смысла стремиться к дальнейшей его форсировке. До поры до времени это было действительно так. Но соревнования на треках, как и любой другой вид мотоспорта, не стоят на месте. Получившие за последние годы, с учреждением чемпионата мира, большое развитие гонки на 1000-метровой дорожке с длинными прямыми участками потребовали двигателей большей максимальной мощности. Гонки по льду, где 28-миллиметровые шины, врезающиеся в поверхность дорожки, обеспечивают надежное сцепление, также предъявили повышенные требования к мощности двигателя. А в конце концов уже выяснилось, что большее количество лошадиных сил (при некотором изменении стиля езды) вовсе не противопоказано и спидвею. Не удивительно поэтому, что конструкторы двигателей стали искать пути повышения мощности.

Перед ними стояли нелегкие задачи, поскольку трековые мотоциклы класса 500 см³ довольно специфичны. В интересах удобства маневрирования на поворотах машина должна быть максимально легкой, а ее двигатель — узким в нижней части. Таким образом, моторы с двумя цилиндрами и более сразу «вышли из игры». Кроме того, трековый двигатель должен иметь по возможности малую высоту и низкий центр тяжести — тогда машина легче «укладывается» в поворот. Между тем два распределительных вала в головке хотя и могут обеспечить прирост мощности, но сильно утяжеляют верхнюю часть мотора. Вот почему наиболее известные моторы ЯВА и ЖАП сделаны одноцилиндровыми со штанговым приводом клапанов. У последнего цилиндр и головка выполнены из стали (а не из алюминия) и снабжены сравнительно короткими ребрами. Поскольку в спидвее и гонках по льду каждый заезд состоит из четырех кругов, а топливом служит метиловый спирт, обладающий высокой скрытой теплотой испарения, то опасаться перегрева в таких условиях не приходится.

Какие же пути избрали конструкторы в погоне за увеличением мощности? О. Лантенхаммер из ФРГ, занявшись совершенствованием моторов ЖАП, делает их более короткоходными, оснащает клапаны шпилечными пружинами вместо обычных винтовых, заменяет стальной шатун более легким, алюминиевым. В итоге двигатель (он после этого несет обозначение ОЛ-ЖАП) получается быстроходней и развивает мощность на 7 л. с. больше. Между прочим, Лантенхаммер реконструирует и моторы ЯВА.

Его соотечественник И. Дркош создал совершенно новый двигатель «Вернеке-ДР500». У него высоко поднятый в картере распределительный вал и поэтому короткие штанги привода клапанов. Малые вес и инерция штанг позволили безболезненно работать с числом оборотов 7—8 тысяч в минуту, а компактный кривошипный механизм и стальной цилиндр сделали «Вернеке» самым легким в мире мотором для трека. Он весит около 23 кг, в то время как ЯВА — 38 кг, а ЖАП — 31 кг. Этот двигатель к тому же рекордсмен по «росту» — полная высота «Вернеке» равна 500 мм против 505 мм у ЯВЫ и 525 мм у ЖАП.

Популярный двигатель ЯВА, который существует как в короткоходной (для спидвея и гонок по льду), так и в длинноходной (для гонок на 1000-метровых треках) модификациях, славится высокой надежностью и долговечностью. Он сравнительно дешев, так как выпуск его организован в значительно больших масштабах, чем других моторов (их делают всего по десять — двадцать штук в год). С учетом этого некоторые конструкторы пошли по пути создания «гибридов» с использованием моторов ЯВА. Так, мастерские «Веслейк» и «Стрийт» (Англия), «Рикссон» (Швеция), «Джолли» (Австралия) берут от ЯВЫ «низ» двигателя и ставят на него собственные цилиндр и головку с четырьмя, а не двумя клапанами на цилиндр.

Сама по себе такая конструкция не нова. Переход на четырехклапанную схему в четырехтактных двигателях мотоциклов для кольцевых гонок состоялся уже несколько лет назад. Какие преимущества он дает? Прежде всего, уменьшается масса клапанов и их инерция, вследствие чего удается повысить число оборотов до 8—9 тысяч в минуту. Кроме того, переход на четырехклапанную схему позволяет улучшить наполнение цилиндра горючей смесью благодаря увеличению пропускной способности каналов. В результате мощность возрастает на 5—9 л. с.

Опыт постройки четырехклапанных гоночных двигателей для автомобилей и мотоциклов показывает, что наилучших результатов можно добиться при плоской форме камеры сгорания, когда мал угол между стеблями впускного и выпускного клапанов. У гоночного автомобильного мотора «Феррари» он равен 20°, в то время как у традиционных трековых конструкций составляет: у ЖАП — 68°, ЯВЫ — 60°, «Вернеке» — 50°. Следовательно, четырехклапанная головка с малым углом развала клапанов обещает получить очень компактный, а главное — легкий узел. При этом можно даже пойти на установку в головке двух кулачковых валов без особого риска проиграть в весе. Так сделано у двигателей «Рот» (ФРГ) и ЭРМ-ЯВА (Швеция), причем у первого привод валиков осуществляется зубчатым ремнем, а у второго — цепью.

Для полноты картины надо отметить и мотор английской мастерской «Веслейк», который наряду с вариантом головки для ЯВЫ в небольших количествах делает полностью четырехклапанный двигатель со штанговым приводом. Этот мотор получился очень компактным и легким, и, что самое главное, на его счету уже есть высокие результаты в чемпионатах мира, в частности первое и второе места в финале 1976 года.

Таково положение дел на сегодня. А завтра? Уже известно, что завод ЯВА, который несколько лет назад освоил выпуск длинноходной модификации (ЯВА-892) для гонок по 1000-метровому треку, разработал и испытал новый двигатель с четырехклапанной головкой. Завод «Веслейк» уже модернизировал свой четырехклапанный двигатель, подняв его мощность с 58 до 75 л. с. Но, пожалуй, наиболее интересно применение на трековых мотоциклах лодочного двигателя «Кёниг», о котором следует рассказать особо.

Это оппозитный четырехцилиндровый мотор с водяным охлаждением. В отличие от известных нам «трековых» двигателей он не четырехтактный, а двухтактный. Смесь распределяется посредством дискового золотника, приводимого зубчатым ремнем. «Кёниг» очень компактен, без труда вписывается в традиционную раму трековой машины и вместе с радиатором, четырьмя глушителями и другим оборудованием весит 32 кг — лишь на 1 кг больше «старины» ЖАПа. Это важное достоинство, не говоря уж о мощности, в полтора с лишним раза превышающей показатели ЯВЫ.

На мотоцикле мотор «Кёниг» стоит так, что два цилиндра обращены вперед и два назад, а передача на заднее колесо осуществляется, как обычно, цепью. Такое расположение тоже не новость. В 20-е и 30-е годы на гаревых гонках широко применялись специальные мотоциклы «Дуглас», чьи двухцилиндровые оппозитные моторы аналогичным образом монтировались в раме.

Пока у «Кёнига» лишь одна сомнительная, с точки зрения Международной мотоциклетной федерации, черта. Будучи двухтактным, он менее эффективен для торможения. В связи с этим намечено на осеннем конгрессе обсудить вопрос о разрешении применять на трековых мотоциклах с такими двигателями тормоза.

Примеры «Кёнига» и «Веслейка», ЭРМ и «Вернеке», «Рота», «Рикссона» показывают, что многолетнему застою в конструкции трековых моторов приходит конец. Лед тронулся. И это уже наглядно видно по результатам чемпионатов мира в спидвее и на 1000-метровом треке, где четырехклапанные двигатели начинают брать верх над традиционными двухклапанными.

Л. ШУГУРОВ,
инженер

Технические характеристики двигателей для трековых мотоциклов класса 500 см³

Марка двигателя	Год выпуска	Диаметр цилиндра, мм	Ход поршня, мм	Число клапанов	Диаметр смесительной камеры, карбюратора, мм	Степень сжатия	Мощность, л. с.	Число об/мин
ЖАП	1930	80	99	2	27	14	38	6300
ЖАП	1949	80	99	2	27	14	46	6500
ЖАП	1960	80	99	2	32	14	50	6500
ОЛ-ЖАП	1973	84	89	2	32	14	57	7400
ЭСО-С45	1954	88	82	2	35	14	49	6000
ЯВА-890	1965	88	82	2	35	14	52	8000
ЯВА-892	1970	83	91,5	2	35	13	54	7000
«Рикссон-ЯВА»	1975	88	82	4	35	14	—	—
ЭРМ-ЯВА	1975	88	82	4	35	14	—	—
«Джолли-ЯВА»	1972	88	82	4	35	14,5	60	9000
«Вернеке-ДР500»	1972	84	90	2	32	—	—	7000
«Веслейк»	1974	86	86	4	—	—	58	8000
«Рот»	1973	—	—	4	42	14	72	8300
«Кёниг»	1975	54	54	—	40	—	85	9600



Что нового в ижевском «Москвиче»

Все больше приверженцев у этих машин. И, естественно, все больше вопросов в редакционной почте. В частности, автолюбители И. Спиридонов из Махачкалы, Л. Костиков из Ставрополя, К. Сумский, В. Козлов из Барнаула и другие просят рассказать, какие новшества внедрены в последнее время на «москвичах» ижевского производства. Поэтому мы пригласили выступить на очередном «заседании» «Клуба «Автолюбитель» главного конструктора завода В. А. АБРАМЯНА. Вот что он сообщил.

Изменения, которым подвергся в конце предыдущего года и в начале нынешнего ижевский «Москвич», были направлены на дальнейшее повышение его надежности, безопасности, долговечности и других потребительских качеств.

Эти нововведения, а их более двадцати, не бросаются в глаза, поскольку не затрагивают внешности машины, а некоторые вообще скрыты от взора.

Начнем с салона. Сразу обращает на себя внимание новая панель приборов (рис. 1). Она травмобезопасна благодаря тому, что изготовлена из пенополиуретана и покрыта сверху черной матовой пленкой. В ее окнах заняли свое место комбинация приборов (рис. 2) с дополнительной лампой ручного тормоза, вещевой ящик и кассета с индивидуальным замком, в которую вставлен новый, самый совершенный из всех применяемых на отечественных автомобилях, радиоприемник «Урал-авто-2» (рис. 3). Он имеет шесть диапазонов и может питаться как автономно (вне автомобиля) от блока с шестью элементами, так и от бортовой электросети машины. Под кассетой разместились в травмобезопасном кожухе щиток с рукоятками управления крышками воздухозаборников и краном отопителя, а также сам отопитель.

Защитить водителя от травмы при возможном лобовом столкновении автомобиля призваны мягкая накладка на ступице руля и складывающаяся колонка. При ударе о рулевое колесо вал войдет внутрь трубы, соединенной с ним посредством шлиц. Энергия удара при этом расходуется на деформацию выступов трубы.

Закрыты теперь мягкими пенополиуретановыми накладками некоторые металлические поверхности в салоне — подоконная панель на дверях и боковые стойки (рис. 4). Кстати, на стойках теперь находятся плафоны, заменившие потолочный светильник. Также из пенополиуретана отформованы закрепленные на дверях подлокотники (рис. 5).

Водителю окажет хорошую услугу сигнализатор, показывающий, что включен ручной тормоз (рис. 6). Если задние колеса заторможены, на приборном щитке горит красная лампа.

Для освещения моторного отсека

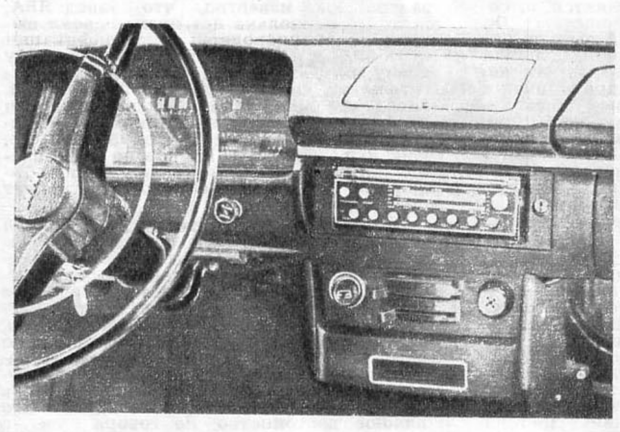


Рис. 1. Травмобезопасные панель приборов и накладка на ступице руля.

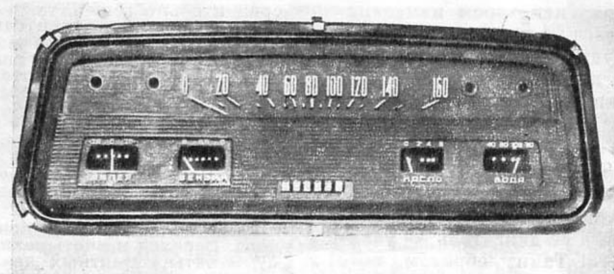


Рис. 2. Комбинация приборов.

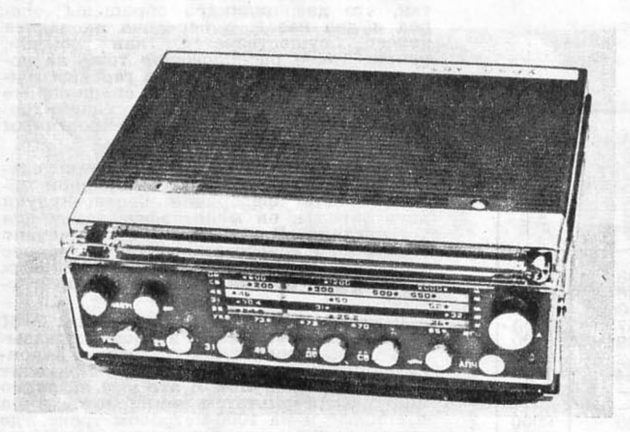


Рис. 3. Радиоприемник «Урал-авто-2».

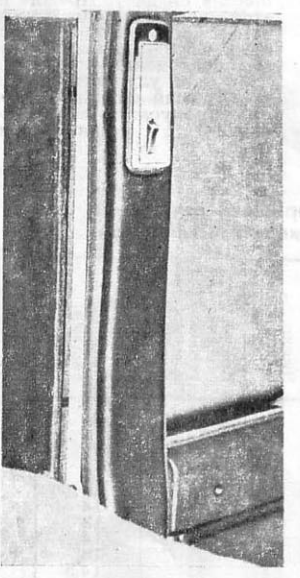


Рис. 4. Мягкие накладки на дверях и стойках с плафонами.

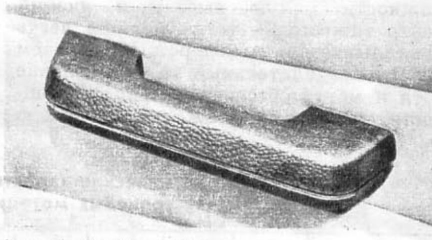


Рис. 5. Подлокотник.

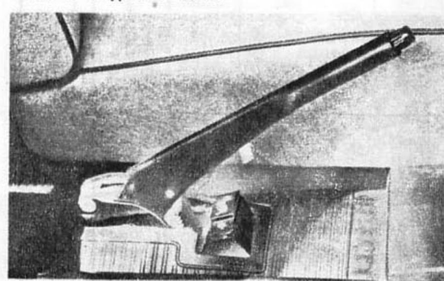


Рис. 6. Включатель сигнальной лампы ручного тормоза.

служит лампа (рис. 7) с выключателем, позволяющая в большинстве случаев обойтись без «переноски».

Стали более приятными «голоса» у звукового сигнала и двигателя, в систему выпуска которого входит более эффективный, чем прежде, глушитель (рис. 8). Заметно облегчен пуск в холодное время — благодаря применению нового, более мощного стартера СТ-117А и батареи увеличенной емкости (6СТ-55).

Одним из самых крупных усовершенствований машины является повышение долговечности двигателя. Теперь он будет служить не менее 140 тысяч километров без капитального ремонта. Это на 11% больше, чем у старого мотора. Новый двигатель можно узнать по букве «Э», выбитой на картере (рис. 9).

Большую устойчивость придает машине задний мост, обеспечивающий уширенную колею (1270 мм вместо 1237 мм).

Из других новшеств упомянем клыки на буферах, торсионы на петлях крышки багажника, более длинные (330 вместо 300 мм) щетки стеклоочистителя, омыватель ветрового стекла, снабженный двумя жиклерами вместо одного двухструйного.

Совершенствование «Москвича», выпускаемого в Ижевске, будет продолжено и в дальнейшем. Информацию об этом читатели журнала получат в следующем году.

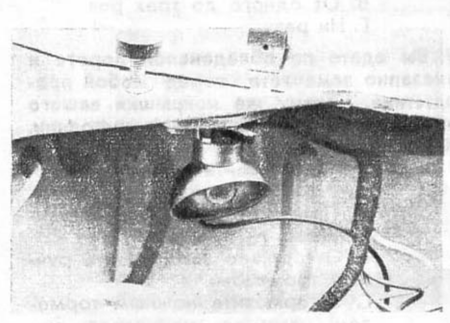


Рис. 7. Подкапотная лампа.

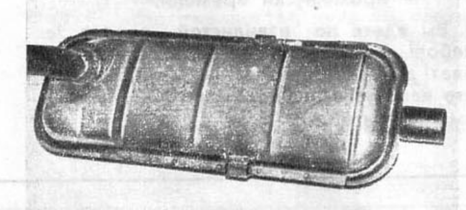


Рис. 8. Глушитель.

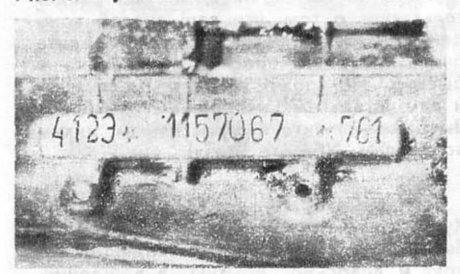


Рис. 9. Маркировка двигателя с повышенным моторесурсом (отличие — буква «Э»).



Чемпионат СССР по авторалли (автомобили группы 1)

Личный зачет. 7-й класс (ВАЗ—2101 и ВАЗ—21011): 1. К. Гирдаускас — И. Сагатаускас (Литовская ССР); 2. М. Монвила — Р. Стинт; 3. М. Поссул — В. Тоуарт; 4. О. Эллерман — М. Арумээль (все — Эстонская ССР); 5. Э. Сингуринди — А. Кузьмин (Ленинград); 6. А. Козырчиков — Г. Козырчикова (РСФСР). **8-й класс** (ВАЗ—2103 и «Москвич—412»): 1. С. Брундза — Э. Повилайтис (Литовская ССР); 2. А. Рейманис — А. Звингевиц (Латвийская ССР); 3. Х. Оху — Т. Диенер; 4. В. Грюнберг — А. Тимуск; 5. Э. Кабраль — У. Лаанеотс (все — Эстонская ССР); 6. Н. Больших — И. Больших (Москва). **10-й класс** (ГАЗ—24): 1. В. Хяннийкайнен — М. Паас; 2. У. Армей — А. Боркман: 3. Р. Крым — Т. Похл (все—Эстонская ССР): 4. Я. Янсон — А. Бушманис; 5. Я. Кирштейнс — А. Гуделис (все — Латвийская ССР); 6. В. Шибанов—А. Скороделов (РСФСР).

Командный зачет: 1. Литовская ССР; 2. Латвийская ССР; 3. Москва; 4. РСФСР; 5. Украинская ССР; 6. Ленинград.

Чемпионат СССР по картингу

Личный зачет. 2-й класс (125 см³), юноши. 1. В. Тихомиров (Москва); 2. М. Федоров; 3. А. Дементьев (оба — Ленинград); 4. Р. Васадзе (Грузинская ССР); 5. М. Киви (Эстонская ССР); 6. В. Селюченко (Украинская ССР). **1-й класс (125 см³ без коробки передач):** 1. А. Зайцев (Москва); 2. Р. Акопов (Грузинская ССР); 3. Е. Аникеев (Москва): 4. В. Деминс (Латвийская ССР); 5. Р. Хидешели (Грузинская ССР); 6. А. Таскин (Москва). **2-й класс, национальный (125 см³ с коробкой передач):** 1. А. Заградин (Ленинград); 2. В. Чуваев (Курск); 3. А. Хачатрян (Армянская ССР); 4. С. Вакулов (Ленинград); 5. В. Карелов (Москва): 6. В. Калачев (Курск). **3-й класс, международный (125 см³ с коробкой передач):** 1. М. Рябчиков: 2. П. Бушланов; 3. М. Густешов; 4. В. Гудков (все — Москва); 5. А. Синегубов (Новосибирск); 6. О. Трегубов (Москва).

Командный зачет. 1. Ленинград; 2. Москва; 3. РСФСР; 4. Грузинская ССР; 5. Украинская ССР; 6. Армянская ССР.

Чемпионат СССР по мотокроссу

250 см³: 1. П. Рулев (Ленинград); 2. В. Кавинов (Украинская ССР); 3. А. Овчинников (Москва); 4. Г. Моисеев (Ленинград): 5. Ю. Худяков; 6. В. Арбеков (оба — Москва); **350 см³**: 1. В. Краснощеков (Украинская ССР); 2. В. Арбеков (Москва); 3. А. Грайф (РСФСР); 4. В. Черников; 5. П. Денеко (Украинская ССР); 6. А. Котелов (РСФСР). **500 см³**: 1. В. Худяков (Ленинград); 2. В. Овчинников (Украинская ССР); 3. Ю. Егоров; 4. В. Корнеев (оба — РСФСР); 5. Н. Ефимов (Молдавская ССР); 6. В. Мешалкин (Москва); **750 см³ с коляской:** 1. С. Щербинин — С. Лыжин (РСФСР); 2. Е. Нечипоренко — Б. Погановский (Украинская ССР); 3. И. Гармай — Н. Бондаренко (Белорусская ССР); 4. С. Филенков — А. Игнатьев (Молдавская ССР); 5. В. Телегин — А. Карнаухов: 6. М. Тюленев — С. Белецкий (все — РСФСР).

Чемпионат СССР по кольцевым автомобильным гонкам

Гоночные автомобили. Формулы 1 и 2: 1. В. Греков (Краснодар), «Эстония—18»; 2. Э. Марковский (Ленинград), «Эстония—16М»; 3. Ю. Теренецкий (Москва), «Москвич—Г5М»; 4. Г. Дгебуадзе (Тбилиси), «Эстония — 16М»; 5. А. Савин (Ленинград), «Эстония — 16М»: 6. Л. Теесалу (Таллин), «Эстония—16М». **Формула 3:** 1. В. Барковский (Москва), «Эстония—18»; 2. Э. Гриффель (Таллин), «Эстония—19»; 3. Т. Напа (Таллин), «Эстония—18М»; 4. А. Альхимович (Минск), «Эстония—18»; 5. Р. Сарап (Таллин), «Эстония—18М»; 6. В. Глурджидзе (Тбилиси), «Эстония—18». **Формула 4:** 1. Т. Асмер (Таллин); 2. Э. Юрима (Таллин); 3. Л. Тамсаар (Таллин); 4. Р. Гудрикс (Кандава); 5. В. Перенюк (Ленинград); 6. Т. Теесалу (Таллин)—все на «Эстонии — 15М».

Легковые автомобили группы А2. Классы 8 (до 1600 см³) и 10 (до 2500 см³): 1. Ю. Теренецкий (Москва), «Москвич—412»; 2. Л. Каверин (Москва), «Москвич—412»; 3. В. Трушин (Москва), ВАЗ—2103; 4. А. Погиньш (Ижевск), «Москвич—412»; 5. Я. Лукьянов (Тольятти), ВАЗ—2103; 6. В. Гольцов (Ижевск), «Москвич—412». **Класс 7 (до 1300 см³):** 1. В. Богатырев (Тольятти); 2. Я. Лукьянов (Тольятти); 3. Ю. Крючков (Тольятти); 4. В. Анкуда (Минск); 5. В. Мелнбардзис (Рига); 6. А. Дамбис (Рига) — все на ВАЗ—21011.

«Трофей заводов». После шести чемпионатов СССР по автоспорту из восьми, входящих в зачет, лидирует ВАЗ (84 очка); далее идут АЗЛК (59); ИЖ (35); ГАЗ (28); УМЗ (21); ТОАРЗ (18).

После выступления журнала

«Автотуризм—радость или огорчения?»

Под таким заголовком («За рулем», 1976, № 5) были опубликованы материалы М. Львова и Л. Шувалова о серьезных недостатках в обслуживании автотуристов на платных стоянках, турбазах и в кемпингах.

Как сообщил редакции заместитель председателя Центрального совета по туризму и экскурсиям Н. Латышев, в винницком кемпинге «Ласточка» построены камера хранения, прачечная, расширена стоянка для автомобилей, ряд четырехместных комнат переделан в двухместные. Решается вопрос об оборудовании территории кемпинга канализацией.

Кемпинг в Гурзуфе не принят в эксплуатацию в связи с задержкой строительства инженерных сетей.

В запорожском кемпинге проведена реконструкция столовой и кафе, построены дополнительные складские помещения, кухня для самостоятельного приготовления пищи, новый санитарный блок и танцевальная площадка.

К сожалению, в ответе ничего не сказано о турбазе «Черноморский дельфин», которая, как заявил в свое время Центральный совет по туризму и экскурсиям, должна принимать авто- и мототуристов. Случайно ли это?

Заместитель председателя Крымского облисполкома В. Барановский пишет о том, что в Крыму сейчас имеется 36 платных автостоянок, в том числе 19 с правом проживания. На большей части стоянок есть бытовые комнаты, очаги для приготовления пищи, питьевая вода, умывальники, туалеты. Областной совет общества «Автомотолюбитель» через областные и республиканские советы уточнил в нынешнем году приблизительное число автотуристов, желающих провести отдых в Крыму, и совместно с отделами коммунального хозяйства разработал график их заезда и приема. Создана служба информации, которая имеет свои диспетчерские пункты на Чонгаре, Керченской переправе и на каждой автостоянке. В функции этих пунктов входит информация о наличии свободных мест и выдача маршрутных листов на стоянки.

В соответствии с генеральным планом развития курортов Крыма как всесоюзной здравницы имеются ограничения на въезд автотуристов в зоны курортных городов и горно-лесные заповедники.

В ответе заместителя начальника ГАИ УВД Крымского облисполкома Ю. Михайлютенко сообщается, что приняты меры к улучшению информации автотуристов о местах отдыха. Пересмотрено расположение дорожных знаков в городах и поселках. Выясняются возможности организации дневных стоянок у торговых центров.

По представлению Госавтоинспекции облисполком обязал исполкомы местных Советов приморских городов и поселков изыскать возможности расширения сети автостоянок и увеличения вместимости существующих.



ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Страницы 24—29

ХОРОШИЙ ЛИ ВЫ ВОДИТЕЛЬ?

10 заданий для самопроверки

Наверное, почти каждый из нас, если только за рулем он не первый год, считает, что водит автомобиль достаточно хорошо. Так ли это на самом деле? Не расходится ли с общепризнанным ваше представление о том, что такое «хороший водитель». Этот небольшой тест, который был предложен автомобилистам в Польше, позволит вам устроить себе такую самопроверку. В нем всего десять заданий. Отметьте в каждом из них те ответы, которые сочтете правильными, и по шкале, помещенной здесь, подсчитайте количество набранных очков. Сумма их покажет, что думают о вашем водительском мастерстве авторы теста. Конечно, их резюме не есть научно обоснованное заключение о ваших способностях и возможностях. Но для вдумчивого, серьезного водителя и оно — еще один повод к критической оценке своего поведения на дороге, еще одно напоминание о необходимости постоянного совершенствования стиля езды.

1. Вы едете по прямой дороге, скорость на которой ограничена 80 км/час. Перед вами со скоростью 50 км/час движется грузовой автомобиль. Когда вы решаетесь его обогнать, то замечаете в зеркале заднего вида другой автомобиль, приближающийся с большой скоростью. Что вы сделаете?

А. Откажетесь от обгона и убавите «газ».

Б. Откажетесь от обгона и притормозите.

В. Подадите сигнал поворота и начнете обгонять.

Г. Откажетесь от обгона и просигналите правым указателем поворота о том, что вас можно обгонять.

2. В какой мере вы соблюдаете общее ограничение скоростей в городах и вне населенных пунктов?

А. Соблюдаете скрупулезно и повсеместно.

Б. Ездите немного ниже допустимой скорости.

В. Никогда не превышаете дозволенную скорость более чем на 10 км/час.

Г. Превышаете в зависимости от обстановки даже больше чем на 30 км/час.

3. По какой полосе вы предпочитаете двигаться на трехполосной дороге с односторонним движением?

А. По средней полосе.

Б. По левой полосе.

В. По правой полосе.

Г. Меняете полосу в зависимости от ситуации.

4. Каким водителем вы себя считаете?

А. Отличным.

Б. Хорошим.

В. Средним.

Г. Плохим.

5. Как вы подъезжаете по второстепенной дороге к главной?

А. Тормозите в последний момент.

Б. Тормозите за 20 метров до перекрестка и приближаетесь к нему с уменьшенной скоростью.

В. Просто прекращаете подачу «газа».

Г. Тормозите за 30 метров до перекрестка и подъезжаете к нему с очень маленькой скоростью.

6. Сколько раз вас наказывала автоинспекция в течение последних трех лет (просечками в талоне, штрафами и т. д.)?

А. Более 10 раз.

Б. От четырех до 10 раз.

В. От одного до трех раз.

Г. Ни разу.

7. Вы едете по обледенелой дороге и внезапно замечаете перед собой препятствие, к тому же покрышки вашего автомобиля не в наилучшем состоянии. Как вы поступите?

А. Затормозите ножным тормозом равномерно и осторожно.

Б. Примените торможение двигателем.

В. Осторожно затормозите ручным тормозом.

Г. Затормозите ножным тормозом, нажимая на педаль несколько раз через короткие промежутки времени.

8. Вы едете по извилистой дороге с небольшой скоростью. Вдруг вас обгоняет другой водитель, несмотря на то, что навстречу движется автомобиль. Как вы поступите?

Ответы на тест

Если вы набрали меньше 36. Вы прекрасный водитель, потому что никогда не полагаетесь только на свое везенье. Безопасность езды без самоуверенности для вас не пустая фраза, а единственно разумный способ управления автомобилем. Вы не стремитесь любой ценой отстоять свое первенство на дороге, а считаетесь с возможными ошибками других участников движения. Приспосабливаясь к конкретным ситуациям, вы стараетесь не подвергать себя опасностям и не создаете их для других водителей на дороге.

Если вы набрали от 37 до 56 очков. Вы принадлежите к хорошим, дисциплинированным водителям, хотя поддаетесь порой соблазну предпринять довольно рискованный маневр. Однако (внимание!) если вы думаете, что всегда как-нибудь вывернетесь в критической ситуации, то вы переоцениваете свою опытность. Не полагайтесь на везенье и свой водительский стаж! Будьте поосторожнее.

Если вы набрали от 57 до 72 очков. Можете не соглашаться, но тест свидетельствует о том, что ваш способ вождения требует пересмотра. Вы ездите очень «остро», чересчур рискованно и быстро. Это грозит несчастным случаем и вам и другим участникам движения. Вы принадлежите к агрессивным, лихим водителям. Убавьте «газ»!

Если вы набрали от 73 до 88 очков. Хуже всего то, что вы, действительно, быстро реагируете на происходящее вокруг и довольно опытны в вождении. На первый взгляд вы можете показаться хорошим водителем. Поэтому вы порой и прибегаете к напрасному риску, играя своей судьбой. Ваша уверенность

А. Притормозите.
Б. Предупредите обгоняющего звуковым сигналом.
В. Предупредите встречного светом фар.
Г. Резко прибавите скорость.

9. Многие водители руководствуются правилом: расстояние до автомобиля, который едет перед вами, должно в метрах равняться величине скорости. Как действуете вы?

А. Стараетесь придерживаться этого правила.
Б. Подъезжаете близко к транспортному средству, но внимательно наблюдаете за обстановкой перед ним.
В. Едете на расстоянии, равном приблизительно половине того, что рекомендует приведенное правило.
Г. Выдерживаете возможно большее расстояние.

10. На предлагаемые ниже вопросы ответьте «да» или «нет».

Считаете ли вы, что дорожных знаков слишком много и часто они размещены неуместно?
Считаете ли вы, что автоинспекция не всегда права?
Считаете ли вы, что большинство водителей не придерживается правил движения?
Считаете ли вы, что на скоростных автомобилях ездить безопаснее, так как легче обгонять другие машины?
Часто ли вам мешают в езде другие водители?
Часто ли, когда вы двигаетесь по левой полосе, вам приходится «утыкаться» в поворачивающего налево и ожидать, пока путь для движения прямо освободится?
Управляете ли вы автомобилем больше трех, но меньше семи лет?
Считаете ли вы свою реакцию хорошей и быстрой?
Случалось ли вам проскочить населенный пункт, не зная, что это именно тот, куда вы едете?
Помогает ли вам в управлении автомобилем музыка, льющаяся из его радиоприемника?
Размышляете ли вы за рулем о неприятностях, сложных проблемах и т. п.?

в себе, темперамент толкают вас на небезопасные, рискованные маневры. Чаще пользуйтесь тормозами! И теми, что есть в вас самих, и вашего автомобиля. Помните, что вы на дороге не один!

Шкала подсчета очков

Вопрос	А	Б	В	Г
1	6	4	8	2
2	2	3	4	8
3	2	6	4	5
4	8	6	2	4
5	6	2	5	4
6	8	6	4	2
7	6	4	3	2
8	2	4	5	8
9	4	6	2	5
10	каждое «да» — 2 очка, каждое «нет» — 0.			





Внимание—автопоезд!

Правила дорожного движения (пункт 177) предписывают: «На грузовых автомобилях с прицепами всех типов и полуприцепами над кабиной посередине должен устанавливаться опознавательный знак автопоезда — равносторонний треугольник желтого цвета (сторона — 250 мм) с устройством для внутреннего освещения». Однако в последнее время на дорогах все чаще встречаешь вместо привычных треугольников над кабинами автопоездов другую сигнализацию — три оранжевых фонаря. В чем тут дело? Узаконена ли такая сигнализация? И если да, почему не остановиться на чем-либо одном?

А. ЛОБАНОВ

г. Харьков

Количество тягачей с полуприцепами и тяжелых автопоездов на дорогах нашей страны быстро увеличивается. Уже сейчас они перевозят почти треть грузов. А в начавшейся пятилетке с пуском КамАЗа их доля возрастет. Все это закономерно.

Автопоезд, как известно, менее маневрен, чем одиночный автомобиль. Кроме того, ему недостаточно ширины проезжей части, занимаемой даже самым широким его звеном. Полуприцепы и особенно прицепы «водит» из стороны в сторону даже при движении по прямой и сухой дороге. Уже при скорости 40 км/час эти отклонения могут достигать 0,6—0,7 м, а на разбитом покрытии или на поворотах будут еще большими. Таким образом, разъезжаться «впритирку» со встречным автопоездом нельзя, необходимо заблаговременно обеспечить безопасный интервал. Для этого нужно издалека видеть, что сближаешься с автопоездом, а не с одиночным автомобилем. Ночью и в непогоду это можно определить только по специальным светящимся опознавательным знакам. Вот почему они так важны.

Как решается этот вопрос в «моторизованных» странах Европы и Америки? По-разному. В Венгрии, например, применяются треугольники над кабинами. Их можно видеть на «фасадах» знакомых нам сочлененных автобусов «Икарус». В США автопоезд обозначают пятью фонарями, три из которых сгруппированы на крыше кабины, а два являются контурными и расположены на краях прицепа или полуприцепа.

В нашей стране Правилами дорожного движения предусмотрен желтый светящийся треугольник над кабиной, но этим поиски более надежного опознавательного знака не ограничились.

По согласованию с Управлением ГАИ МВД СССР, прошел практическую проверку и другой знак, устанавливаемый сейчас на кабинах тягачей МАЗ, КрАЗ, КамАЗ, — три оранжевых фонаря в линию.

Для объективного сравнения эффективности двух опознавательных систем автопоезда в прошлом году в НИИавтоприборов были проведены специальные дорожные испытания. Их результаты показали, что ночью с ближним светом на встречных автомобилях дальность видимости и различимость знака из трех фонарей выше, чем треугольника. И чем больше расстояние между фонарями на крыше кабины (300 мм вместо 150 мм), тем больше дальность видимости и особенно различимости трех огней (350 метров вместо 240). Уровень видимости знаков, определяемой специальным прибором, при ночных испытаниях оказался в среднем на 30% выше для знака из трех фонарей, чем для светящегося треугольника. Он достаточно четко и безошибочно обнаруживается на значительном расстоянии и не только при фронтальном наблюдении, но и сбоку, чего нельзя сказать о треугольнике. Водители-испытатели отметили также, что при расстояниях между встречными автомобилями 200—300 метров треугольный знак можно спутать с другими огнями на автомобиле, например с фарой на крыше «скорой помощи».

После обсуждения результатов испытаний с ГАИ МВД СССР было принято решение о целесообразности применения в качестве опознавательного знака автопоезда трех оранжевых фонарей, расположенных в одну линию на крыше кабины автомобиля с расстоянием между центрами фонарей 150—300 мм. Включать их можно и днем. Это только повысит безопасность движения.

Поскольку сразу заменить все треугольники нереально, в ближайшие годы в нашей стране будет разрешено применение обоих типов опознавательных знаков. К концу пятилетки три фонаря постепенно вытеснят треугольный знак.

К. ЛЕВИТИН,
заведующий лабораторией НИИавтоприборов, кандидат технических наук

10 ноября — День Советской милиции

Фамильный жезл

Лежа на дне свежевырытой ямы, девчонки клялись: «Если останемся в живых, пойдем на фронт. Пусть только посмеют не взять!» Им обеим было по восемнадцать. Обе — Лиды, обе выросли здесь, в одетой садами Черниговке, над которой сейчас гремели выстрелы. Стояло лето 1943 года. Наши армии пядь за пядью освобождали от оккупантов родную землю. Дошла очередь и до Черниговки.

Подруги остались живы. И на следующий же день пришли к командованию расположившейся в селе воинской части.

Припадая к стенам и двери, металась по хате, спотыкалась об узлы и рыдала мать: ведь единственная дочь. Отец же сказал так: «Судьба не дала мне сына. Сам я стар уж воевать. Так что иди, Лидун, воюй честно. А если что... Да нет, не должно быть!»

И стала Лидия Спивак солдатом, регулировщицей на военной автомобильной дороге (ВАД-15) 4-го Украинского фронта. Военные дороги! Всякое бывало. В самые трудные минуты — под огневым шквалом в Симферополе, под бомбежками на проселках Белоруссии и Польши, в горящем Берлине вспоминала она напутствие отца.

...Пожилая седая женщина перелистывает альбом с фотографиями. Время, как ему полагается, распорядилось девушками военных лет. Но ничто не в силах состарить память. И сквозь годы смотрят на нас ваши прекрасные юные лица. Это фото военной регулировщицы у Бранденбургских ворот — младшего сержанта Лидии Спивак обошло множество журналов в нашей стране и за рубежом. Так ее запечатлел в мае победного 1945 года фронтовой фотокорреспондент Я. Рюмкин. Посмотрите, какая уверенность победителя в ее глазах. Отсюда, от стен рейхстага фашистские орды начали свой поход на восток. Здесь их и добили. Теперь все позади, и девчонка из украинского села изящно взмахивает флажками.

Спустя много лет Лидия Андреевна получит письмо от сына Александра, воина Советской Армии: «Мама, сегодня я принял присягу. И мне кажется, не на два года, а на всю жизнь». Перечитав не один раз эти строки, она скажет себе, что теперь она не только бывший солдат, но и мать солдата.

«Донецк. Хозяйке Бранденбургских ворот» — так порой пишут Лидии Андреевне, и письма доходят. Все послевоенные годы живет она в столице шахтерского края. Окончила университет, преподает украинский язык и литературу. Муж ее, тоже бывший фронтовик, Сергей Федорович Овчаренко, учитель математики. Казалось, автомобильное дело останется лишь страницей в биографии матери. И вот — Александр.

Еще мальчонкой зачастил Саша в гараж соседней больницы. Домой возвращался чумазый и голодный. Потом — первые километры за рулем.

— Наследственное, наверное, — говорит мне Лидия Андреевна, открыв обложку книги, подаренной сыну в день демобилизации. На титульном листе его командир подполковник А. Жилин написал слова, обращенные к ней, матери: «Родителям — искренняя благодарность за воспитание слуги народного. Посоветуйте сыну работать в органах МВД».

А что советовать... Даже отпуска не отгуляв, пошел Саша работать в Госавтоинспекцию Донецка. Стал инспектором дорожного надзора.

До военной службы Саша окончил индустриальный техникум по специальности «техническое обслуживание и ремонт автотранспорта». Затем работал старшим механиком в гараже связи. Его хорошо знали в ГАИ как активного общественного инспектора. Возможно, это так бы и осталось увлечением, общественной нагрузкой, если бы не служба в армии.

В армии он выдержал первый экзамен. А после второго, в школе дорожных инспекторов, был зачислен в ГАИ. Жизнь экзаменует его и сейчас. Правда, Саше всегда везло с учителями. «А мне и с учеником повезло, — говорит его наставник лейтенант Василий Саввич Лифарь. — Хотя Саша работает в ГАИ лишь второй год, знакомство наше давнее. И я уверен, что выйдет из него хороший инспектор. Есть у него такие качества».



Мать и сын на дорогах войны и мира: год 1945-й — регулировщица младший сержант Лидия Спивак в побежденном Берлине; год 1976-й — ее сын инспектор дорожного надзора ГАИ Александр Овчаренко несет дежурство на улицах Донецка.

Фото Я. Рюмкина и И. Пичахчи



— Какие? — поинтересовалась я.

— Отзывчивость и беспокойство. Равнодушные люди в ГАИ не задерживаются. У нас служба, как говорится, ненормированная. Часто ни выходных, ни праздников. Не каждый такое выдержит. А Саша выдержит. Закалка у него хорошая, семьей дана, армией. Мы соседи. А мама его, Лидия Андреевна, моих детей учила. Хозяйка...

В Донецке я не раз слышала это слово. Имея так много значений, применительно к Лидии Андреевне звучит оно гордо. Хозяйка порядка, хозяйка слова. А вот в семье хозяйкой, пожалуй, старшая дочь Лариса. После тяжелой болезни Лидию Андреевну все опекают, начиная от сына и кончая десятилетним внуком Женькой. И все-таки она хозяйка. Своего времени. Это качество досталось ей от военной профессии. Оно ей пригодилось в школе. Эту способность воспитала она в детях. «Буду учиться в институте. Конечно, на вечернем отделении», — сказал как-то Александр. «Пора, — поддержала его мать. — Среднего образования сейчас, пожалуй, мало».

У Саши трудный участок — огромный отрезок Киевского проспекта, куда входят железнодорожная станция и автовокзал. Широкая, загруженная транспортными потоками магистраль соединяет город с аэропортом. Киевский проспект называют городскими воротами. Работать здесь непросто. Но, видимо, руководство ГАИ не без основания поставило у этих «ворот» Сашу Овчаренко.

— Перспективный парень, — отзывается о нем начальник ГАИ Анатолий Андреевич Слюсаренко.

— И собранный, — добавляет его непосредственный командир Игорь Андреевич Михайловский. — Понимаете, инспектор всегда на виду, и у водителей, и у пешеходов. Почти как артист. Должен знать назубок свою роль, соответственно держаться — быть подтянутым, вежливым. Бытует еще в отношении водителей к инспекторам что-то заведомо недоброжелательное. В этом доля и нашей вины. Порой ставим себя как бы судьей над провинившимся. Недостает скромности. А эта черта ох как необходима в нашей профессии. У Саши она есть. Потому и участок дали ему трудный, с перспективой на будущий опыт.

Дорога — не единственный участок его работы. Во многих школах Донецка организовали внеклассные занятия по правилам движения. Ведут их инспекторы ГАИ. Занимается с первоклассниками и Александр Овчаренко. Его уроки больше похожи на игру. «Мама посоветовала, — говорит Саша. — Малыши так лучше усваивают».

...Она и сейчас чувствует себя на посту. Из-за болезни пришлось расстаться со школой, но не с педагогической работой. Инструктор обкома ДОСААФ в нештатном отделе военно-патриотического воспитания, она не отказывается ни от одной лекции, ни от одного выступления перед рабочими, студентами, допризывниками. И как военными наградами, дорожит она грамотами и Почетным знаком ДОСААФ.

Для мира воспитала она тысячи учеников. На мирных дорогах управляет движением ее сын. И Лидия Андреевна спокойна. Она уверена в своем сыне.

Е. ЮДКОВСКАЯ,
спецкор «За рулем»

г. Донецк

Статистика Дорожных Происшествий

Информирует ВНИИ безопасности дорожного движения МВД СССР

Из-за технической неисправности

Предпринятые в последние годы меры для повышения надежности транспортных средств в эксплуатации — укрупнение автохозяйств, расширение сети станций технического обслуживания, совершенствование конструкции и технологии изготовления автомобилей и мотоциклов, широкое внедрение средств диагностики не прошли бесследно. За истекшее пятилетие количество ДТП из-за технической неисправности транспортных средств сократилось почти на 25%, а доля в общем числе происшествий уменьшилась почти в полтора раза и колеблется в отдельных союзных республиках от 2,4% (Грузинская ССР) до 7,9% (Туркменская ССР).

Однако абсолютное количество ДТП из-за технической неисправности еще достаточно велико. Например, в Краснодарском крае в минувшем году по этой причине случилось 445 ДТП, при которых погибло 96 и ранено 439 человек, в Пермской области — соответственно 257, 46 и 200, в Одесской области — 148, 35 и 134. При этом следует отметить, что почти все эти происшествия можно было предвидеть, ибо возникали они в результате эксплуатации заведомо технически неисправных машин. В Краснодарском крае такие ДТП составили 95,2% от общего количества происшествий по причине технической неисправности транспорта, в Пермской области — 96,1%, в Одесской области — 99,3%. Практически все дорожно-транспортные происшествия этой категории возникли из-за халатного отношения водителей и руководителей автохозяйств к техническому состоянию машин.

Чаще всего аварии по технической неисправности случаются с грузовыми автомобилями — свыше трети всех происшествий этой категории. Количество ДТП, возникших из-за технической неисправности грузовых автомобилей, в 2,3 раза превосходит этот показатель у легковых автомобилей и в 2,7 раза — у мотоциклов, если считать на 10 тысяч транспортных средств каждого вида.

Происшествия из-за технической неисправности грузовых автомобилей, кроме того, отличаются наиболее тяжелыми последствиями. Как показывает статистика, в ряде республик из каждых 100 ДТП, связанных с неисправностью грузовиков, 24 кончается смертельным исходом, при этом в них погибает в среднем 27 человек. Из 100 таких аварий на мотоциклах 17 заканчиваются смертельным исходом (18 погибших), а на легковых автомобилях — 14 (16 погибших).

Таким образом, приведенные здесь данные говорят, что для сокращения аварий из-за неисправности транспорта надо прежде всего улучшить техническое состояние грузовых машин. Правда, в последнее время отмечен рост такого рода аварий с легковыми автомобилями и мотоциклами индивидуальных владельцев. Так что и здесь оснований для успокоения нет.

Какие же неисправности машин чаще всего приводят к авариям?

У грузовиков половина всех происшествий связана с выходом из строя элементов тормозной системы: поломкой деталей тормозного привода, повреждением шлангов и трубопроводов и т. д. Неисправности рулевого управления (увеличенный люфт рулевого колеса, поломка деталей рулевого привода, рассоединение тяг рулевого привода и др.) и внешних световых приборов (неисправность или неправильная регулировка фар, неисправности стоп-сигнала, указателей поворота, габаритных фонарей) становились причиной соответственно 18% и 11% аварий от всех ДТП данной категории. В 8% случаев они вызывались поломками деталей ходовой части и в 7% — дефектами шин (изношенный протектор, разрыв покрышки).

Среди неисправностей легковых автомобилей также преобладают дефекты тормозной системы, хотя здесь они имеют несколько меньший удельный вес (40%). Но далее наибольшую опасность представляет неудовлетворительное состояние шин: 28% всех происшествий случается по этой причине. Еще 19% составляют аварии, вызванные неисправностями рулевого управления, 9% — ходовой части, 5% — приборов освещения.

Совершенно иная картина у мотоциклистов. Тут наиболее распространенным дефектом является неисправность внешних световых приборов (43%). Треть всех ДТП возникает из-за дефекта тормозов, десятая часть — из-за неисправностей ходовой части. На долю шин и рулевого управления приходится соответственно 7% и 5% всех ДТП.

Таким образом, статистика свидетельствует, что степень надежности одних и тех же систем у легковых, грузовых автомобилей и мотоциклов, а стало быть, и вероятность возникновения у них той или иной технической неисправности различна. Водители это должны учитывать при обслуживании своих машин и при надзоре за их техническим состоянием. Во-вторых, надо усилить внимание к планово-предупредительным техосмотрам и ремонтам транспортных средств. Проведение их в сроки и объемах, предусмотренных правилами технической эксплуатации, позволяет длительное время поддерживать машины в работоспособном состоянии, предупреждать отказы и неисправности, а в случае их возникновения — своевременно выявлять и устранять. Невыполнение этих требований создает, как вы убедились, реальные угрозы безопасности движения.

Кто виноват?

Не на своем месте

Кавалькада велосипедистов, слегка притормозив перед поворотом, выехала на шоссе, свернула вправо и помчалась дальше. Через несколько минут их нагнала «Волга» с шашечками на борту и стала быстро удаляться. Но вдруг метров через тридцать автомобиль начал резко тормозить и остановился буквально посреди проезжей части дороги — от правой обочины его отделяло расстояние метра в полтора. В этот «коридор» и устремились велосипедисты: ведь метровая полоса у края дороги их законная территория. К тому же навстречу по левой стороне шла другая машина, и остановка такси могла быть истолкована как обычное ожидание возможности повернуть налево. В общем, ничего не подозревавшие велогонщики продолжали свой путь.

Однако когда до автомобиля оставалось два-три метра, правая задняя дверца такси распахнулась, и из машины собрался выйти пассажир. Первый велосипедист успел среагировать и, резко вывернув руль вправо, выскочил на обочину. Но следующий сделать этого не смог и врезался в раскрытую дверь «Волги», за ним другой, третий... На дороге образовался завал. Примчалась «скорая», появились носилки. Последствия дорожного происшествия оказались весьма серьезными.

Водителю такси было предъявлено обвинение в нарушении пунктов 78 и 96 Правил дорожного движения. Пункты эти, если вы помните, обязывают нас вести транспортные средства ближе к правому краю проезжей части и перед остановкой съезжать на обочину. Ведь в конечном счете причина случившегося — в неправильно занятом «Волгой» месте на дороге. На эту тему нам и хочется поговорить.

Выбор «своего» места на дороге далеко не мелочь. И дело не только в том, что это влияет на ее пропускную способность, создает безопасные условия для обгона или объезда останавливающейся машины. В положении транспортного средства на проезжей части содержится и определенная информация о намерении его водителя, и часто она доходит до остальных участников движения даже раньше, чем он подаст соответствующий предупредительный сигнал. Скажем, впереди на трехполосной дороге грузовой автомобиль занял крайнюю левую полосу. Зная, что Правила разрешают его водителю делать это только в двух случаях — для поворота налево или разворота, вы уже из одного этого факта можете понять, как должны развиваться события дальше. И таких примеров можно привести немало. Да и на самой полосе надо четко знать свое место, чтобы всем своим видом показать, с какой стороны вас должны объезжать другие водители. Если же вы едете или останавливаетесь ни там, ни тут, о ваших намерениях можно предполагать все что угодно. Обязан ли был велосипедист предвидеть, что водитель такси в описанной аварии остановил машину для того, чтобы высадить пассажира? Нет, конечно. Скорее он мог подумать, что возникла какая-то неисправность, и из машины собирается выйти сам водитель. Ведь для высадки пассажира у него была полная возможность перестроиться вправо и не вводить никого в заблуждение.

Авариями нередко оборачивается и несоблюдение требования Правил заблаговременно занимать свое место при поворотах направо и налево. Как известно, пункт 87 Правил обязывает всех водителей транспортных средств не просто занять в этих случаях соответствующую полосу на проезжей части, но непременно крайнее левое или крайнее правое положение на ней. Увы, есть еще водители, которые забывают об этом и считают, что раз они подали сигнал поворота, то все в порядке. Так, наверное, рассуждал и В. Васютин, описавший случившееся с ним в письме в редакцию.

Дело было так. Ехал он на автомобиле ГАЗ—51 по улице 1-го Мая в Ашхабаде. На регулируемом пересечении с улицей Шаумяна ему надо было повернуть направо. В светофоре горел в это время красный свет. Васютин включил сигнал, но остановился почему-то в 2,2 метра от тротуара, а некоторые свидетели происшедшего показывают, что еще дальше. А что такое расстояние в два с лишним метра? Это полоса, по которой при желании свободно может проехать легковой автомобиль, ведь ширина многих машин не превышает 1,6 метра. А уж мотоцикл— подавно.

Так и случилось. Пока Васютин ожидал зеленого сигнала, справа рядом с ним остановился на мотоцикле «ИЖ—Юпитер» Н. Шапенесов. Он намеревался двигаться через перекресток в прямом направлении. Что и начал осуществлять, как только в светофоре загорелся разрешающий сигнал. Но только он поровнялся с кабиной грузовика, как машина повернула вправо и концом переднего буфера ударила мотоцикл. При аварии получил ранение пассажир мотоциклиста. Суд приговорил Васютина к четырем годам лишения свободы.

Водитель автомобиля отрицал свою вину: он, мол, включил сигнал поворота (мотоциклист, правда, утверждал, что этого сделано не было). Но посмотрим на происшедшее глазами мотоциклиста. Перед ним свободный путь, справа никого нет. В левом ряду стоит грузовик, который из этого положения повернуть вправо и, следовательно, угрожать ему не имеет права. В этой обстановке мотоциклист мог и совсем не видеть, какие там сигналы горят на автомобиле, который движется параллельным курсом и ему совсем не мешает. И водитель автомобиля такую возможность должен был учитывать.

Конечно, даже в сложившейся ситуации аварии могло не произойти, будь водитель автомобиля внимательнее. Как выяснилось, он мотоциклиста до столкновения и не видел вовсе. А ведь подача предупредительного сигнала не освобождала его от принятия мер предосторожности. Но это все уже, как говорится, сопутствующие обстоятельства. Началось же все с того, что водитель пытался выполнить маневр не со своего места.

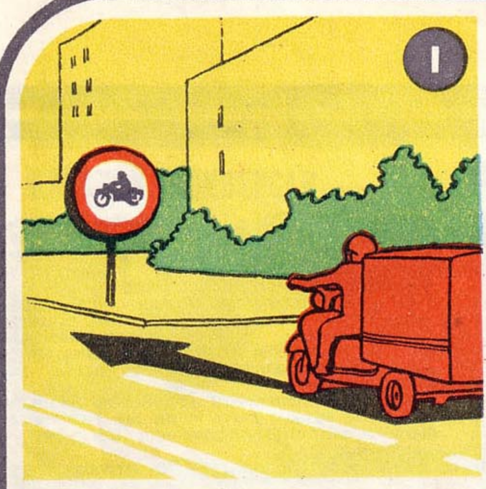
В. ПЕЧЕРСКИЙ,
старший научный сотрудник ВНИИ судебных экспертиз

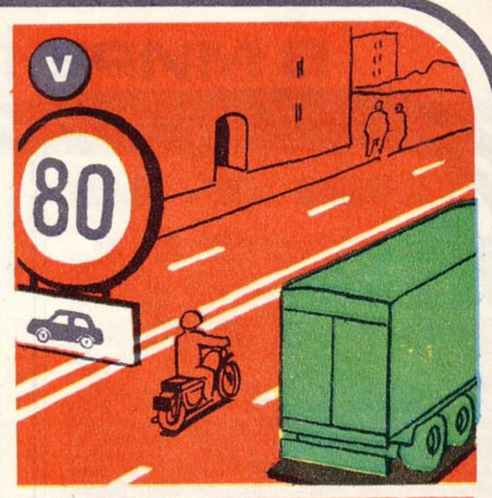




Вот какой новый знак есть на автомобильной дороге Москва — Ростов. Скажете, что тут нового — обыкновенный указатель пешеходного перехода. Позвольте не согласиться. Посмотрите внимательнее: какой же это переход? Скорее его надо назвать «перелазом». Ведь если верить знаку в том, что пересекать дорогу надо именно здесь, то, иначе как преодолев ограждающий барьер (кому по силам!), осуществить это невозможно. Все сделано солидно, капитально. Однако протоптанная тропинка свидетельствует о том, что пешеходы не пасуют перед трудностями. То ли тут после реконструкции знак снять забыли, то ли проектировали в барьере калитку, судить не беремся. Пусть этим заинтересуются лица, ответственные за порядок на данном участке дороги. Мы лишь сообщим адрес «ляпа» — г. Павловск Воронежской области.

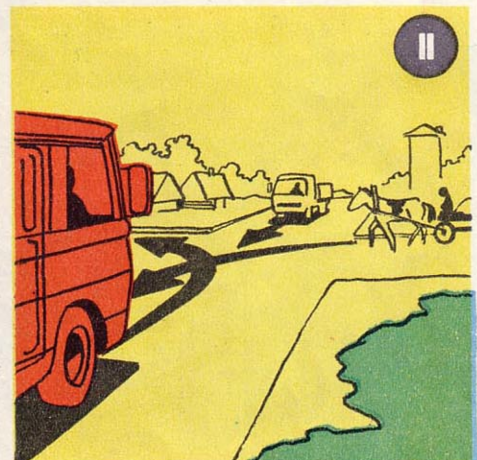
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

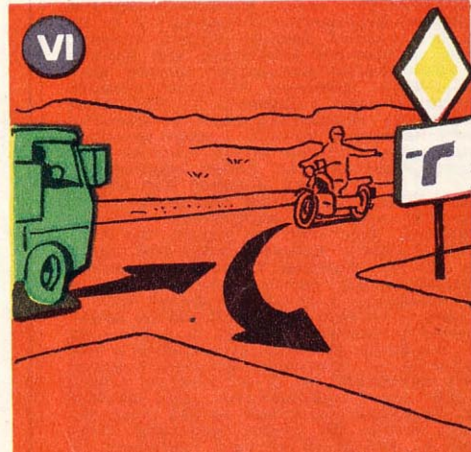




I. Можно ли этому водителю двигаться в прямом направлении?

только по первой полосе	нельзя
1	2



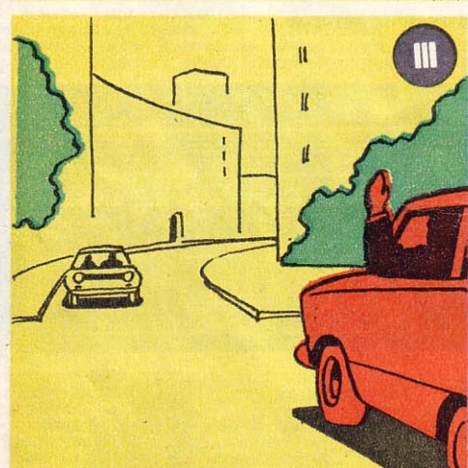


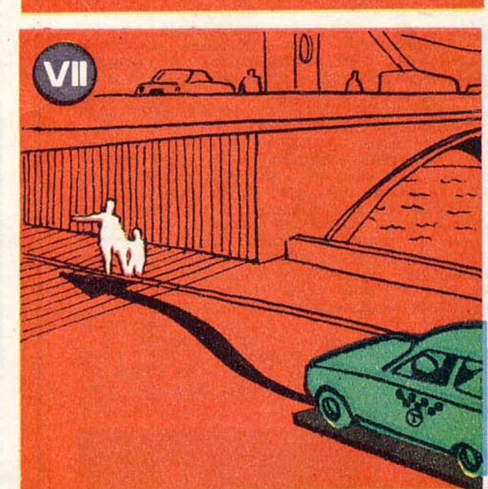
II. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

грузовой автомобиль автобус гужевая повозка	грузовой автомобиль гужевая повозка автобус
3	4

III. Куда намеревается повернуть этот водитель?

налево	направо	в обратном направлении
5	6	7





IV. По какому пути можно этому водителю объехать остановившийся автомобиль?

по любому	только Б
8	9

V. Может ли мотоциклист двигаться со скоростью, указанной на дорожном знаке?

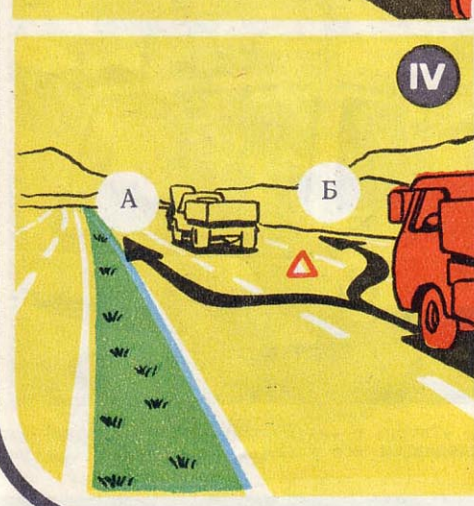
может	не может
10	11

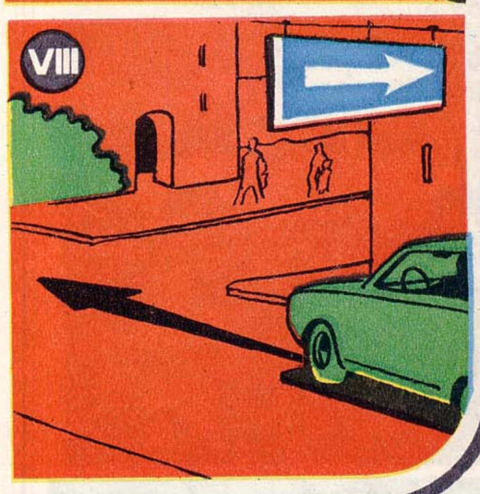
VI. Кто должен уступить дорогу в этой ситуации?

водитель автомобиля	мотоциклист
12	13

VII. Можно ли остановиться для посадки пассажира в этом месте?

можно	нельзя
14	15





VIII. Можно ли пересечь перекресток в прямом направлении?

можно	нельзя
16	17

IX. На каком расстоянии от перекрестка запрещен разворот на дорогах вне населенных пунктов?

15 м	20 м	50 м	100 м	150 м
18	19	20	21	22

X. Можно ли эксплуатировать мотоцикл с коляской, если на нем нет медицинской аптечки?

можно	нельзя
23	24

Ответы — на стр. 37

КОРОТКО

● ● ●

Завод «Икарус» (ВНР) начал испытания туристского автобуса, оснащенного двумя дизелями. Один из них используется только для езды по автострадам, а другой служит для зарядки аккумуляторов, которые дают энергию электродвигателям, предназначенным исключительно для движения по городу.

● ● ●

В ПНР производство мопедов сконцентрировано на предприятии «Предом-Ромет» в г. Быдгощ, которое ежегодно выпускает по 260 тысяч машин.

● ● ●

Применением турбонаддува завод «Шкода» (ЧССР) на опытном образце спортивного автомобиля модели «200МИ» довел мощность двигателя до 238 л. с. при 6000 об/мин. Рабочий объем его — 1773 см³.

● ● ●

В странах Западной Европы годовой выпуск мопедов составляет свыше 3 миллионов, а сбыт в 4,5 раза превышает продажу мотоциклов. Подсчитано, что за год в среднем на каждые 100 000 мотоциклов приходится 52 человека, погибших в авариях, и на мопедах около 8 человек — почти в семь раз меньше.

● ● ●

«Пининфарина» (Италия) в настоящее время является ведущей в мире фирмой по производству кузовов для легковых автомобилей. Годовой выпуск составляет 24 000 кузовов на шасси отдельных моделей «Альфа-ромео», «Лянча», «Пежо», ФИАТ, «Феррари». Кроме того, ежегодно фирма строит по 25 экспериментальных кузовов.

● ● ●

В США открытые легковые автомобили (с тентом) признаны небезопасными. Последняя в стране серийная машина такого типа («Кадиллак-эльдорадо») сошла с конвейера «Дженерал Моторс» 21 апреля 1976 года.

● ● ●

Мотоциклетный завод «Крайдлер» (ФРГ) весной нынешнего года изготовил миллионную машину. Предприятие работает с весны 1951 года и выпускает мопеды и легкие мотоциклы класса 50 см³.

● ● ●

На легковых автомобилях «Мерседес-Бенц» нового семейства (модели от «200» до «280Е») стеклоочиститель охватывает 78% общей площади ветрового стекла, в то время как на прежних моделях он очищал 58%.

● ● ●

Для защиты от ржавления наиболее подверженных коррозии деталей кузова шведский завод «Вольво» расходует по 3 кг цинка на каждый легковой автомобиль для горячего цинкования 15 наиболее ответственных деталей. Средний срок службы машин «Вольво» (определяется долговечностью кузова) — 16,6 года.

● ● ●

Завод «Сузуки» приступил к выпуску первых в своей истории мотоциклов с четырехтактными двигателями. Таким образом, теперь все четыре ведущие японские мотоциклетные фирмы включили в производственную программу модели с четырехтактными моторами.

ТРУБОВОЗЫ «ТАТРА»—«СЕМЕКС»

Эти машины были, бесспорно, самыми примечательными экспонатами выставки «Мотоков—1976» в Москве. Они созданы при участии западногерманской фирмы «Семекс» на базе шасси мощных грузовиков высокой проходимости «Татра» для транспортировки труб газо- и нефтепроводов.

Четырехосная модель «26270Л» и пятиосная «47270Л» во многом сходны. Они оснащены 12-цилиндровыми дизелями «Татра-Т930» мощностью 270 л. с., пятиступенчатыми коробками передач и двухступенчатыми раздаточными коробками.

У модели «26270Л» ведущие все восемь колес, у «47270Л» — передние восемь. Для первой модели подходят шины размером 18,00—22 или 20,00—24, для второй — только 20,00—24. Обе имеют независимую подвеску всех колес.

Оба автомобиля рассчитаны на перевозку труб диаметром 1400 мм, причем четырехосный, грузоподъемностью 21 т — на трубы длиной 10 м, а пятиосный, грузоподъемностью 27 т — на 20-метровые.

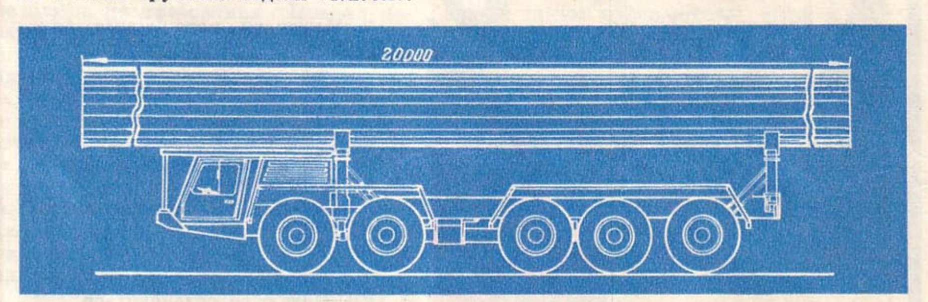
При необходимости трубовоз модели «36270Л» может быть оснащен гидравлическим манипулятором для погрузки — выгрузки труб.

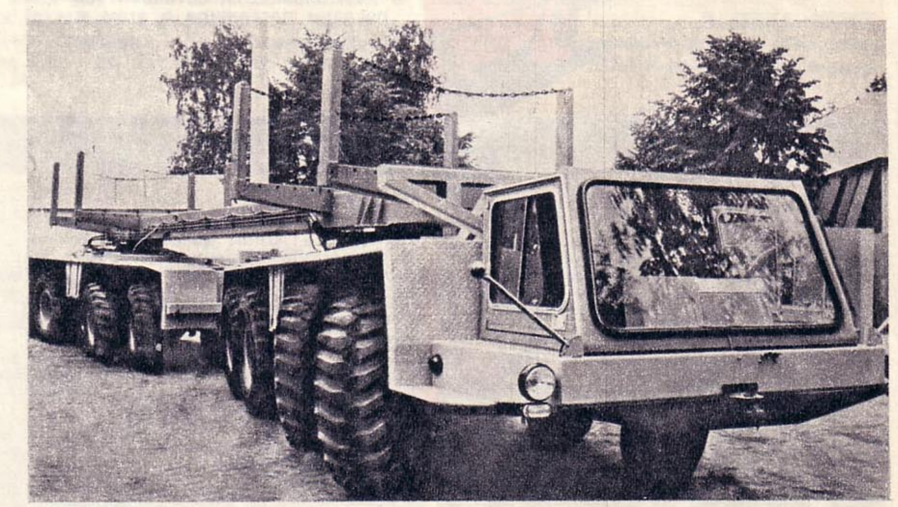
Скорость машины — 70 км/час.



Трубовоз «Семекс — Татра-36270Л» с гидроманипулятором.

Пятиосный трубовоз модели «47270Л».





Опытный образец трубовоза «Семекс» — «Татра» с «активным» прицепом, который оснащен собственным двигателем, приводящим все восемь колес. Таким образом, этот автопоезд имеет 16 ведущих колес.

СЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСАЛ



Тарпаны — низкорослые дикие лошадки — водились близ Мазурских озер еще в прошлом веке. Сейчас в Познани (ПНР) на заводе ФСР выведена новая «порода» «тарпанов» в облике универсального автомобиля для сельских районов. В «Тарпане-223» — так называется эта модель — широко использованы узлы от машин «Варшава», «Ныса», «Жук». У него четырехцилиндровый 70-сильный двигатель, четырехступенчатая коробка передач. Передняя подвеска «Тарпана» — пружинная, независимая, задняя — рессорная, зависимая. Ведущими являются задние колеса, причем в дифференциале предусмотрено устройство для блокировки. Шины размером 7,30—15.

Наибольший интерес в «Тарпане» представляет кузов. Он смонтирован на прочной раме. В течение нескольких минут его можно легко переоборудовать либо для перевозки восьми человек (включая водителя) и 400 кг груза, либо для пяти человек и 600 кг груза. Задний борт — откидной, это облегчает погрузку и выгрузку. Брезентовый тент над задней частью кузова можно снять при необходимости транспортировать громоздкие грузы.

Габарит автомобиля: длина — 4322 мм, высота — 1998 мм, ширина — 1840 мм; база — 2700 мм. Снаряженный вес — 1300 кг. Скорость — 100 км/час. Расход топлива — 12,5—13,5 л/100 км.

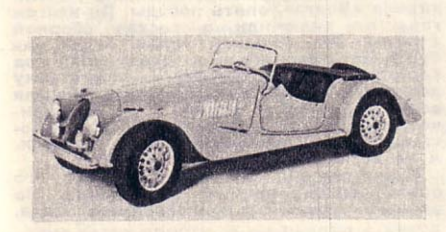
Помимо базовой модели, завод ФСР делает машины с кузовами «комби» (вместо брезентового тента — металлические панели) и «пикап». План на 1976 год предусматривает выпуск 4000 автомобилей. На будущее намечено расширение производства до 25 тысяч «тарпанов» в год.

ВОЛК В ОВЕЧЬЕЙ ШКУРЕ

Взглянув на снимок, можно наверняка сказать: здесь изображена либо реставрированная спортивная машина 30-х годов, либо один из так называемых «репликарс» (копий старых моделей), производимых теперь на Западе. Странное название происходит из двух слов — «реплика» (точная копия) и «кар» (легковой автомобиль). Но эти машины только по внешности похожи на автомобили 30-х годов, а о точной копии в подлинном смысле слова не может быть и речи.

«Морган», показанный на снимке, не копирует ни одной марки автомобиля. Хотя за 40 лет он в техническом смысле несравненно ушел вперед от прототипа первого автомобиля «Морган», построенного в 1935 году, его основные линии, так характерные для «породистых» английских спортивных машин, сохранены наряду с традиционными мелкосерийными методами изготовления.

На коробчатой раме Z-образного профиля, имеющей пять поперечин, установлен кузов с деревянным (ясень) каркасом, обшитым стальным листом. Облицовка радиатора изготовляется вручную — спаивается из прутков малого диаметра, — сиденья могут быть обшиты натуральной кожей; много ручного труда и при покраске кузова, и при изготовлении тента.



Зато механическая часть машины вполне современная: двигатель, к примеру, взят от массовых автомобилей «Форд» или «Ровер».

Выпускается три разновидности «морганов». Модель «4/4» с более слабым, «фордовским» двигателем имеет двухили четырехместный кузов (последний, точнее, типа «2+2»), а «Морган плюс 8» (на снимке) является настоящим волком в овечьей шкуре. Под старомодной внешностью скрывается, по существу, гоночный автомобиль, набирающий 160 км/час с места за 19 секунд.

Любители классических английских спортивных автомобилей, где они бы ни находились, охотно покупают «морганы», и довольно большая часть машин экспортируется. Правда, стоят они недешево — модель «Плюс 8» вчетверо дороже малолитражки «Мини».

Параметры	Модель «4/4»	Модель «Плюс 8»
Двигатель:		
число цилиндров	4	8
рабочий объем, см³	1599	3528
число об/мин	5500	5000
мощность, л. с.	84	143
База, мм	2440	2490
Длина, мм	3660	3710
Снаряженный вес, кг	735	851
Скорость, км/час	170	200
Время разгона до 100 км/час, сек.	11,0	6,7

ГАММА «РЕНО» ПОПОЛНЯЕТСЯ

На автомобильном рынке Западной Европы появилась одна из существенных новинок последних лет — «Рено-14». Она будет соперничать с «Фольксвагеном-гольф» и только что обновленной семьей ФИАТ-128. Теперь список базовых легковых моделей «Рено» выглядит так: «4», «5», «6», «12», «14», «15», «16», «17», «20» и «30».

«Четырнадцатый» — весьма современный по характеру конструкторских решений и по внешности автомобиль малого класса. Он построен на базе длиной 2514 мм — как у всех «Рено» с передним приводом. Кузов длиной 4025 мм имеет переднюю и заднюю прогрессивно деформирующиеся при столкновении части и «клетку» из профилей большого сечения вокруг салона. Интересной новинкой для массового автомобиля является сильно опущенная линия пояса в области передних дверных окон — это увеличило их площадь (высоту капота невозможно было уменьшить, так как запасному колесу отвели место в моторном отсеке). Двери имеют встроенные поперечные ребра, защищающие пассажиров при боковом ударе.

Расположение двигателя для «Рено» новое — «четверка» рабочим объемом 1218 см³ лежит на боку над передней осью. Это единственный «Рено» с поперечным мотором. У моделей «4», «5», «6» и «16» двигатель стоит вдоль машины позади передних колес, у остальных — перед ними. Мощность силового агрегата — 57 л. с. при 6000 об/мин. В сочетании с четырехступенчатой коробкой передач (четвертая передача — ускоряющая с числом 0,827) он обеспечит автомобилю при снаряженном весе 865 кг скорость 143 км/час и достаточную для этого класса динамику. 80 км/час машина достигает с места за 15 сек., а километровую дистанцию преодолевает за 39 сек. Передняя подвеска — типа «Мак-Ферсон», задняя — на поперечных торсионах и телескопических амортизаторах, прикрепленных к продольным рычагам. У «Рено-14» реечный руль и дисковые тормоза на передних колесах.

Салон оборудован по нынешним канонам: для обивки обильно использованы материалы, поглощающие энергию удара; сиденья мягкие, но не имеют той ковшеобразной формы, на которую перешли некоторые другие модели «Рено» в этом году; панель приборов эргономична в подлинном смысле. В середине ее — два круглых циферблата и 10 контрольных табло, налево и направо расположены органы управления, так что все они достижимы без излишних движений рук водителя.

В пятидверном кузове, ширина которого 1624 и высота 1405 мм, размещается 0,335 м³ багажа (при сложенном заднем сиденье 0,745 м³ и при убранном — 0,950 м³).





Цена медали



Более двадцати международных, всесоюзных и традиционных соревнований с открытым стартом насчитывает спортивный календарь для автомобилистов-кольцевиков.

Фото В. Ширшова

Два заезда на рижской трассе «Бикерниеки» определили призеров чемпионата страны по «кольцу» на легковых машинах, подготовленных в рамках группы 2. Спортсмены на гоночных автомобилях продолжили борьбу в Таллине (у них в зачет шли три лучших результата из четырех).

Большого успеха в чемпионате добились представители автозавода имени Ленинского комсомола. Об их выступлении в соревнованиях рассказал на страницах заводской газеты «За советскую малолитражку» молодой журналист Семен Яновский. Мы предлагаем нашим читателям сокращенный вариант этого отчета.

— А теперь послушайте сводку погоды на завтра, — «Маяк» заканчивал последние известия. — На большей территории европейской части Союза сохранится... В Прибалтике тепло, сухо, температура воздуха... воды...

До Риги оставалось 130 километров. По крыше «Москвича» барабанил ливень — «нормальный летний дождь». Хотя, что здесь нормального: с небольшими перерывами он продолжается вот уже два месяца. Но одно дело в городе, совсем другое — на трассе гонок. В такой ливень под колесами образуется тончайшая пленка воды, и машина становится плохо управляемой: она скорее плывет, чем катится по дороге. А скорость гоночных автомобилей много выше девяноста...

Но под утро дождь кончился. А когда подъезжали к Бикерниеки, из-за тучек выглянуло солнце. Мы прошлись по трассе. Лужи высыхали прямо на глазах. В одном месте на асфальте, там, где начинается сложный поворот, который гонщики прозвали аппендицитом (крутой правый с переходом в левый), валялась горка веточек и скорлупок — остаток беличьего завтрака. Ее яркий хвостик мы разглядели среди ветвей. Свистнули — ноль внимания. Что ей свист, когда она целыми днями слышит рев двигателей и визг тормозов!

Сегодня и завтра они будут будоражить всю округу с утра до вечера, потому что на трассе «Бикерниеки» большие гонки. Встречаются сильнейшие спортсмены на гоночных и легковых (группа 2) автомобилях. Честь АЗЛК на этом чемпионате защищают мастера спорта Юрий Теренецкий, Анатолий Григорьев, Леонид Каверин. Команду заводских гонщиков к соревнованиям готовил заслуженный мастер спорта Виктор Щавелев.

Первыми на трассу вышли «формулы»...

Такой короткий долгий час

Пятнадцать кругов нужно пройти гоночным автомобилям первой формулы. Круг — 3600 метров. Затратишь на него две минуты — плохо. Минута сорок секунд — хорошо.

Именно с такой скоростью одолел первый круг Юрий Теренецкий. Его зеленый гоночный автомобиль под стартовым номером 24 спринтерским рывком ушел из второго ряда вперед. Он лидер.

— Заканчивается третий круг. На прямую перед центральными трибунами вылетает «формула» под номером 61. Это мастер спорта Владимир Греков из Краснодара. Вторым идет Гурам Дгебуадзе. На третье место переместился мастер спорта из Москвы, — голос диктора на мгновение замер, и на трибуне привстали болельщики-москвичи, — мастер спорта Эдуард Марковский. А где же лидер заезда Юрий Теренецкий?..

Как выяснилось позже, поплавились вкладыши, резко упало давление масла. Чтобы продолжить борьбу, нужно заменить двигатель. До второго заезда час с небольшим.

Щавелев был возбужден, но команды подавал четко. Ребята сначала суетились, потом все пошло нормально.

— Спокойнее, спокойнее... Нет, нет, сначала картер снимите. Масло слейте.

— Кто взял винты?

— Хмельницкий, ключ на 12 у тебя под ногой... Передай...

— Он сзади тебя, Женя.

Безногов обернулся, поднял ключ, улыбнулся:

— Все будет в порядке, парни. Все — под руками, все — под ногами.

— А ролик-то не сняли.

— Сейчас сделаем... Борис, помоги.

— Каверин, правую лапу подай.

— Все, ребята, аккуратно ставим. Соколов, Бусаров, проверьте соединения. Леша, принеси канистру. Будем пробовать.

Теренецкий сел в машину. Ребята толкнули. Двигатель взревел ровными слившимися в сплошной грохот выхлопами...

Юрий Теренецкий

Ему уже тридцать пять. Позади годы учебы в МАИ, увлечение мотоспортом. Почти десять лет назад впервые стал чемпионом Москвы. Быстро стал, очень быстро. И любовь к мотоциклу была сильная, пожалуй, единственная в то время. Участвовал в кроссах, ледовых гонках, предпочтение отдавал гаревой дорожке. И не думал ни о чем другом. Правда, раз попробовал на гоночном автомобиле. Понравилось.

В семьдесят первом поступил на завод. Стал работать инженером-конструктором. И с первых же дней испытал силы на «формуле». Получилось.

Ее полное имя — «Москвич—Г5М». Крестными отцами машины были заводские конструкторы. Восемь лет назад она вышла на первый счастливый старт. С тех пор на ней не раз завоевывали медали.

Восемь лет для гоночного автомобиля — это много. Ведь каждый год несколько соревнований. Каждый старт — работа на пределе.

В семьдесят втором на латаной «формуле» Теренецкий стал чемпионом страны. Потом гонки «Золотая осень», «Янтарная «Волга», опять победы. По итогам года его включили в состав сборной страны. Это большой успех. А он как будто не видит его и на следующий год берется за новую работу — подготовку легкового автомобиля. И неожиданно для всех, выступая по группе 4 на «Москвиче», становится чемпионом СССР. В прошлом году на «формуле» были поломки. А на легковом — снова чемпион.

И вот сегодня в первом заезде его опять подвел гоночный автомобиль. Во втором, стартовав из последнего ряда,

сумел финишировать четвертым. Большего сделать не смог. Но это еще не поражение, ведь впереди этап в Таллине — два заезда, а победителя определяют по сумме трех лучших. Шанс есть, и его надо использовать.

Как верилось в красивую победу!

Томительны минуты перед стартом. У трибуны выстроились «москвичи», «жигули» и «волги» — серийные, специально подготовленные автомобили группы 2. Через несколько минут они разноцветной стаей бросятся по широкой стартовой прямой, чтобы через сто метров как можно ближе к внешней бровке вписаться в правый плавный поворот и тем самым обеспечить себе хорошую позицию перед «аппендицитом». Этот ставший пробным камнем поворот постоянно вносил поправки в борьбу. Его сложность испытала одна из «волг». После «поцелуя» с соседной она потеряла обе фары, погнула облицовку радиатора. Но спортсмен не пострадал, двигатель работал нормально, и машина рванулась вдогонку за лидерами. Члены команды АЗЛК по результатам предварительных заездов стартовали из двух первых рядов. Серийный «Москвич» Теренецкого стоял бок о бок с «Жигулями» Якова Лукьянова, мастера спорта из Тольятти. Следом за ними — Леонид Каверин и Анатолий Григорьев.

В момент старта Теренецкий чуть замешкался, слева его объехал Каверин, справа — Григорьев, и в таком порядке тройка «москвичей» ушла на трассу. А первым был Лукьянов.

На каждом круге Юрий отыгрывал у лидера несколько секунд. А когда разрыв составил всего семь, Яков Лукьянов сошел: «полетело» сцепление...

— Заканчивается девятый друг, — звучал в динамиках голос диктора, — гонку возглавили три «Москвича» с автомобильного завода имени Ленинского комсомола...

Верилось в красивую победу. Ведь преследователи — двое «жигулей» отставали на несколько сот метров. Этот приятный запас прочности сохранялся до восемнадцатого круга.

— Опять досадный сход одного из лидеров, — проинформировал зрителей диктор. — На этот раз поломка у Анатолия Григорьева...

— Отогните немного крыло, — прокричал механикам Григорьев, — на поворотах всю машину трясет.

— Где это тебя царапнуло так, Толик?

— Да это все ерунда, плохо другое: четвертая выскакивает, все время рукой приходится придерживать... и тормоза что-то барахлят.

Через минуту крыло было поправлено, и Анатолий снова вышел на трассу. А лидером до конца заезда остался Юрий Теренецкий, вторым финишировал Леонид Каверин. Для Григорьева злосчастным оказался восемнадцатый круг: пришлось покинуть трассу.

Анатолий Григорьев

Он пришел на АЗЛК семнадцатилетним пареньком девять лет назад. Поступил на главный конвейер, работал слесаремсборщиком. Как-то раз увидел спортивную машину, долго стоял рядом, любовался. Потом осмелился, подошел к водителю, несколько вопросов задал — ни одного ответа: занят водитель.

— Ты знаешь хоть, с кем разговаривал? — спросили ребята.

— Да он немой, как с ним говорить.

— Сам ты немой. Это же заслуженный мастер спорта Юрий Лесовский. Гонщик! А ты к нему с вопросиками: сколько «лошадок», да какая скорость...

Несколько дней Толик обходил спортивную машину стороной. Но по ночам снились гонки. И он подошел еще раз.

— Простите, пожалуйста, а где расположена секция автогонщиков?

— Гонщиком хочешь стать?

— Да.

— Машину любишь?

— Да.

— Приходи завтра после работы.

...Азы осваивал в картинге. Потом, когда открылась лаборатория спортивных испытаний, перешел туда водителем-испытателем. Вокруг асы: Щавелев, Лесовский, Лифшиц, Бубнов, говорят о гонках, колдуют над машинами.

На первое ралли «Новичок» выпустили весной шестьдесят восьмого. Нужно было пройти километров восемьсот. Но нужно было пройти, а он рванул с места в карьер и... вмазал в автобус. Машину разбил вдребезги.

Он и сейчас помнит эту аварию в мельчайших подробностях. И даже чуточку благодарен судьбе за то, что она случилась в самом начале его спортивной карьеры. Потому что после нее наступило какое-то просветление: стал понимать то, о чем постоянно говорили с ним мастера и тренеры. Скорость — не ради скорости, а ради победы. А победа — не любой ценой, а ценой наименьших потерь.

Григорьев упорно постигал премудрости спорта. Помогали инженеры, опытные штурманы Сергей Семенов, Вадим Богомолов. И как результат — третье место на первом этапе чемпионата СССР, потом — второе на втором этапе, когда обошли самого Владимира Бубнова. В итоге — общее третье место и первая в жизни медаль.

А затем дебют на международных ралли «Золотые пески» в Болгарии. Штурманом послали Семена Соколова. Был трудный горный этап, крутой спуск.

— 250 на спуск, правый пятый, — прочел легенду Соколов.

А нужно было:

— Пятый, опасно!

И был полет, и маленькая площадка на скалах, на которой замерла машина, а дальше была пропасть... И было еще много гонок: на ралли, на ипподроме, на «кольце». Сегодня в Бикерниеки Григорьева подвела техника. Машину быстро привести в порядок не удалось, и он выбыл из борьбы.

Главное — удержаться

— Парни, по логике гонка сделана, жаль только Толик сошел, — напутствовал спортсменов перед вторым заездом Щавелев. — Его спокойно вперед выпускай, он сейчас как реактивный пойдет, — и они оглянулись на вишневые «Жигули» Якова Лукьянова. — А тебе, Леша, надо успокоиться. И помни: у тебя от третьего отрыв в тридцать секунд. А Пистуновича ты обошел больше чем на минуту. Поэтому главное — спокойно довести дело до конца. Машину береги.

— Понял, — сказал Каверин и надел шлем.

Первый круг — впереди Теренецкий. На втором месте Трушин. Следом пристроился Каверин. Второй круг не внес изменений. Но вплотную к лидирующей тройке приблизились Эдуард Пистунович и Яков Лукьянов. Еще один виток, и Лукьянов вышел в лидеры. За ним длинной цепочкой выстроились Теренецкий, Пистунович, Трушин и, замыкая пятерку, Каверин. На седьмом круге разрыв между первой и второй машинами составлял пять секунд. На девятом — шестнадцать.

— Приближается финиш. Впереди попрежнему Лукьянов из Тольятти, — разносится из динамика голос диктора, — но по результатам двух заездов ему вряд ли придется надеть лавровый венок победителя. Скорее реальным претендентом на «золото» является Юрий Теренецкий. Его «Москвич» ушел на последний круг вторым, и если ничего не изменится... Но вот, кажется... Да, на повороте я вижу машины лидеров... Первым идет Лукьянов... Следом... вторым... Теренецкий!

Пятым на финише был Каверин.

— Леша, молодец, старик! Это ведь медаль...

— Да, кажется, уложился, — смущенно улыбался Каверин. — Сколько разрыв?

— Секунд тридцать.

— С медалью тебя, с серебряной!

— Спасибо, Виктор Алексеевич, спасибо за все.

Леонид Каверин

На заводе он появился в армейском «хэбэ». Поступил шофером в транспортный цех. Посадили на старый пикапчик. Всю душу из паренька вытряхивал, и поначалу он большую часть свободного времени под машиной проводил. Поражая многих терпением и уравновешенностью, он все же сделал из своего «керогаза» не очень красивого, но работягу-бегунка.

Время от времени в транспортный приходили списанные спортивные автомобили. После работы ребята их восстанавливали. Каверинское терпение здесь было кстати. Днем — работа, а вечером с удовольствием окунался в разбитое нутро «Москвича». Два выходных — на тренировках и гонках, в понедельник — снова за руль пикапчика, вечером после работы — профилактика машины. И так два года. Было трудно. Потом стало еще труднее: женился, родился малыш. Каверина посадили на фургон, стал хорошо зарабатывать, но... «Мне предложили сделать выбор, и я выбрал», — говорит он.

Все решила победа в командном зачете на ралли «Снежинка». Тогда гонщики АЗЛК стали чемпионами Москвы. И Каверин перешел работать водителем-испытателем в спортлабораторию.

В семьдесят пятом ралли «Русская зима» — первые для него большие международные гонки. Опыта маловато, зато велико желание победить. В результате — сход. Обида. Ту обиду Каверину удалось погасить только третьим местом на ралли «Москвич». Потом гонки в Прибалтике — второе место. В этом году опять ралли «Москвич» и снова третье место.

Сегодняшняя гонка на «Бикерниеки» сложилась трудно. После первого заезда приехал в закрытый парк на сильно «полысевшей» резине. Поменяли на снятую с машины Григорьева. Во втором заезде имел запас в тридцать секунд. Надо было удержать это преимущество. Удержал. В итоге — серебряная медаль. У Теренецкого — золотая. Но для него чемпионат не закончен: на таллинской трассе «Пирита» «формулы» продолжат борьбу.

Неудовольствие от чистого неба

Таллинская «Пирита» — кольцо с длинными прямыми и сложными поворотами. Шесть километров круг, на нем две двухкилометровые прямые. Тут многое зависит от мощности машины.

Гоночный «Москвич—Г5М» стар. Об этом говорилось не раз. И нужно принимать решение не о его модернизации, а о создании новой, принципиально новой машины. И тогда можно будет продолжать борьбу на скоростных трассах. И тем не менее «Москвич» Теренецкого в одном из контрольных заездов показал лучшее время.

Все повеселели. Стал забываться трудный день ремонта, когда фактически полностью перебрали двигатель, выполнили в полевых условиях работу, на которую порой уходят недели.

Отличное время Теренецкий показал в контрольных заездах, когда шел дождь. Машина здорово держала дорогу. Но день гонок выдался солнечным. А шин для сухой дороги у команды АЗЛК не было, и на чистое небо смотрели с неудовольствием.

Со старта «формула» Теренецкого ушла хорошо. Но вскоре в зеркале Юрий увидел приближающегося Грекова. «Оторвусь», — подумал он и увеличил скорость. Но соперник не отставал. А когда проходили сложные серпантины, Греков вырвался вперед. И тогда Теренецкий устроился в «мешке». Этим приемом пользуются, когда одна машина идет вплотную за другой. Первая принимает на себя лобовое сопротивление воздуха, и вторая попадает как бы в вакуум. Главное — удержаться в «мешке». Это трудно: приходится рассчитывать не только на себя, но и на идущего впереди. Теренецкий удержался и на финише был вторым, вслед за Грековым. Четвертым закончил гонку Марковский. На старт второго заезда Греков не вышел: по сумме двух рижских заездов и первого таллинского он досрочно завоевал звание чемпиона страны.

И вот последняя попытка пробиться в призеры. Снова Теренецкий стартует из первого ряда. Левый крутой на спуск к Пирите — его «формула» впереди. Следом Марковский и эстонец Теесалу. На последнем повороте Марковский возглавил гонку. Потом на набережной Теренецкого обошел и Теесалу.

Машина Марковского на этот заезд вышла в новой «обувке» — шинах без протектора, предназначенных специально для сухих трасс. Это преимущество он использовал до конца, взвинтив и без того высокий темп. Финишировал первым и по результатам всех гонок стал серебряным призером. Теренецкий закончил дистанцию вслед за ним, в итоге «бронза».

Так закончились четыре дня одной команды. Они принесли гонщикам АЗЛК три медали — золотую, серебряную и бронзовую и, кроме того, победу в заводском зачете.

С. ЯНОВСКИЙ

Рига — Таллин

На призы „За рулем“

Хорошо-то, хорошо...

Отчет о чемпионате по комплексному военизированному многоборью на личных мотоциклах начнем с того, чем открывался рассказ о другом соревновании на призы нашего журнала — VIII Всесоюзной встрече школьников-автомобилистов («За рулем», 1976, № 10). Да, снова центральная площадь города, украшенная спортивными стягами, снова праздничная, волнующая церемония открытия состязаний. По улицам Рожища, районного центра в Волынской области, прошла колонна мотоциклистов и автомобилистов. На машинах транспаранты, плакаты, показывающие многогранную деятельность оборонного Общества, которое скоро отметит свой полувековой юбилей. От имени советских олимпийцев участников чемпионата приветствовала серебряный призер игр в Монреале по академической гребле Нелли Тараканова. И цветы, цветы... Они были вручены каждому, кто приехал в этот гостеприимный город на третье по счету первенство среди владельцев личных мотоциклов.

Ранним утром следующего дня район старта и финиша, секторы для стрельбы и гранатометания заполнили тысячи жителей города и окрестных сел. Здесь уместно напомнить, что Рожище уже не в первый раз принимал участников заключительной встречи по комплексному военизированному многоборью. И, вероятно, нигде старты среди владельцев личных мотоциклов не пользуются столь большой популярностью, нигде зритель так не искушен в тонкостях спортивной борьбы и особенностях тактики, ведущей к успеху.

Четыре часа спортсмены из двенадцати союзных республик, городов Москвы и Ленинграда спорили за первенство в личном и командном зачете, четыре часа импровизированные трибуны на холмах возле старта и финиша то взрывались аплодисментами, приветствуя меткий выстрел или дальний бросок гранаты, то огорченно вздыхали, провожая очередного неудачника на штрафной круг.

С первых же стартов, когда на 15-километровую кроссовую трассу отправились участники в классе 350 см³, основная борьба развернулась между командами Российской Федерации и Украины, возглавляемыми чемпионами республик Владимиром Мамоновым и Валерием Ворониным. Соперники правильно решили: высокая скорость на кроссовой трассе — еще не гарантия успеха. Ведь после первого круга предстояло, пожалуй, самое трудное — стрельба (пять выстрелов — пять мишеней). А условия далеко не идеальные: сильный, порывистый ветер. Цена же каждого промаха очень высокая — один двухкилометровый кроссовый круг. Что касается гранатометания, то оно на этот раз не представляло сложности. Замена обычной 700-граммовой гранаты 500-граммовой «лимонкой» сделало это упражнение фактически формальным. Ведь норматив — бросок за 35-метровую отметку остался прежним. Не мудрено, что ни один из участников, в том числе и единственная среди стартовавших женщина Нина Гордиенко, не использовал трех попыток — оказывался удачным первый же бросок.

Зато драматично складывались события на огневом рубеже. Достаточно сказать, что из семидесяти с лишним участников лишь двадцати одному удалось поразить все мишени. Мамонов не попал в их число, и пришлось ему проехать один штрафной круг. Стреляет Воронин, и гром аплодисментов завершает точно пораженную им пятую мишень.

Команда Украины впереди. Не помешали этому и два промаха А. Кренделева: тут же вынужден был отмерить три штрафных круга представитель РСФСР В. Петров. Солидную фору, которую сразу дали спортсмены России своим основным соперникам, вероятно, не смогли бы ликвидировать и стартовавшие следом участники в классе 175 см³. Но подвел своих товарищей Валерий Воронин. В самый разгар борьбы пришлось ему потерять четыре с половиной минуты на поиски неисправности в двигателе. А оказалась она пустяковой — были плохо присоединены провода к клеммам аккумулятора. Уже потом, после финиша, выяснилось, что Воронин проиграл занявшему первое место Мамонову 1 минуту 45 секунд, а суммарное время четырех зачетных участников команды Украины оказалось лишь на 20 секунд хуже, чем у квартета Российской Федерации. Так одна небрежность обернулась потерей верного первого места.

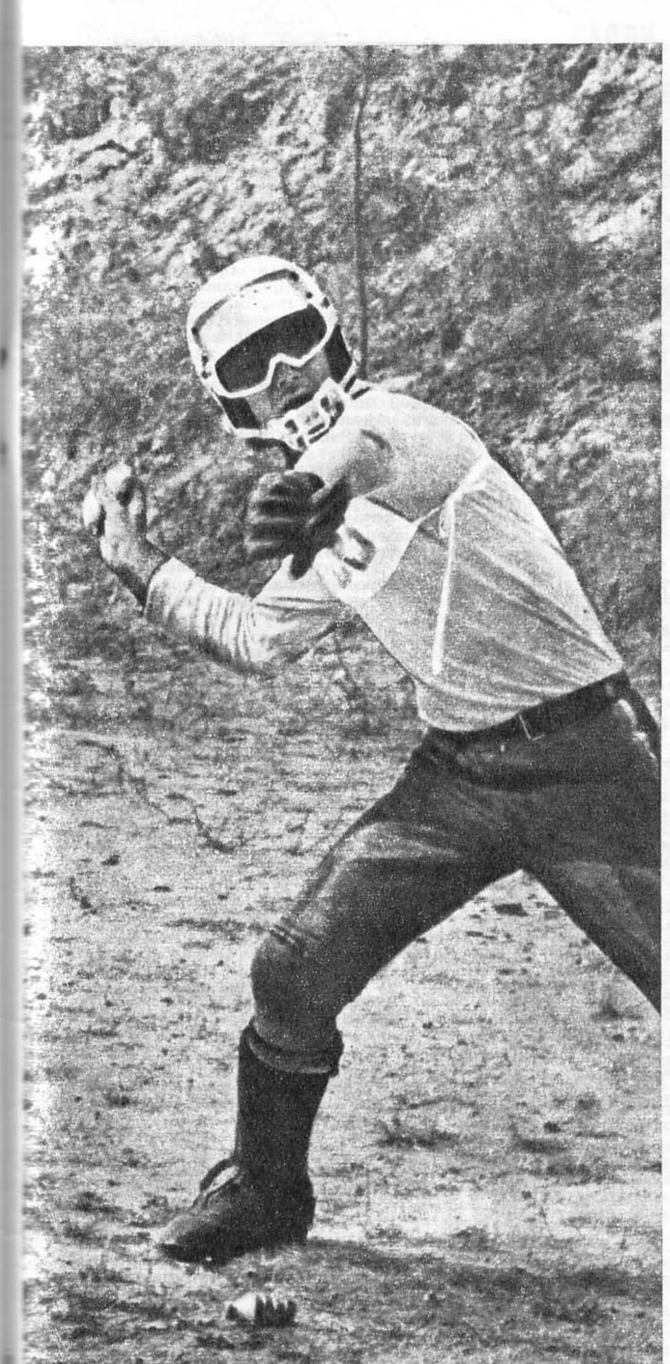
А теперь обратимся к заголовку статьи. Казалось бы, все хорошо было на чемпионате — и организация самих соревнований, и торжественное открытие, и интересная, полная драматизма борьба. Такие соревнования, думается, удовлетворят даже взыскательный вкус болельщика-гурмана. Но читатель, видимо, догадался, что заголовок взят из популярной песенки, заканчивающейся словами «хорошо-то, хорошо, да ничего хорошего...»

Для начала сравним списки участников Всесоюзных соревнований 1973 года, а также трех последних чемпионатов страны. Две особенности сразу же бросаются в глаза — множество одних и тех же фамилий и последовательное увеличение числа мотоциклистов, имеющих первый разряд, звания кандидата в мастера и мастера спорта. Если бы речь шла о чемпионате страны по мотокроссу, спидвею, кольцевым и ипподромным гонкам, то этому можно было бы только радоваться: и в самом деле хорошо, когда ветераны показывают стабильное мастерство, когда общий уровень спортивной квалификации участников растет. Иное дело соревнования среди владельцев личных мотоциклов. Согласитесь, странно видеть из года в год на всесоюзных встречах одних и тех же В. Петрова (РСФСР), В. Воронина и Г. Гланскова (Украина), В. Дорошенко (Узбекистан) и многих, многих других. К примеру, команды Украины, Латвии, Литвы, Грузии, Узбекистана ныне выступали практически в прошлогодних составах, а Москвы и Киргизии пополнились лишь двумя новобранцами каждая. Неужели из более чем десятимиллионной армии владельцев личных мотоциклов этим двум десяткам не нашлось достойных конкурентов?

Многое станет понятным, если вспомнить, как развивались в последние годы эти соревнования. Задуманные как самые массовые старты (что-то вроде «Кожаного мяча» и «Золотой шайбы»), они содержали резервы повышения массовости нашего мотоспорта, возможности привлечь к регулярным тренировкам и выступлениям на трассах миллионы владельцев «ковровцев», ИЖей и другой техники. Естественно, организации, осуществляющие руководство мотоспортом в стране, приняли ряд постановлений, стимулирующих подобные соревнования. Вначале комитетам ДОСААФ было разрешено награждать победителей запасными частями к мотоциклам, шинами, шлемами, помогать с ремонтом. Затем соревнования среди «личников» получили поощрительный коэффициент и стали приносить в полтора раза больше очков городам и республикам, чем за аналогичный результат, показанный командой в другом любом виде автомотоспорта. Наконец, эти состязания были возведены в ранг чемпионата Советского Союза с вручением призерам малых медалей и присвоением победителям звания «Мастер спорта СССР».

Кажется, справедливость восторжествовала — соревнования среди владельцев личных мотоциклов заняли самое почетное место в спортивном календаре. Но вскоре выяснилось, что дело имеет теневую сторону. Погоня за очками привела к тому, что в ряде республик стали слишком «профессионально» готовить «личников». Нет, не в ходе массовых стартов в низовых коллективах — первичных организациях, районах, городах, а из числа кроссменов, «многодневщиков», «гаревиков» и «ледовиков», постоянно занимающихся в спортивно-технических автомотоклубах. Конечно, укомплектовать ими команды куда проще, чем искать таланты в низовых коллективах.

Справедливости ради отметим, что такое положение не всюду. В той же Волынской и некоторых других обла-



Старт дается в 20 метрах от мотоцикла. С этого момента идет счет секундам.

Выполнено очередное дополнительное упражнение, можно отправиться на кроссовую трассу.

В секторе для гранатометания.

Фото А. Иващенко и автора





стях Украины, в Крымском районе Краснодарского края соревнования среди владельцев личных мотоциклов проводятся регулярно, несколько раз в год. В большинстве же республик постоянная работа с этим огромным резервом мотоспорта практически не ведется. По крайней мере в Рожище представители многих команд не могли припомнить, чтобы у них в нынешнем году проводились какие-либо другие соревнования, кроме республиканских.

И уж коль такими методами ведется подготовка к чемпионату страны, то логично предположить, что не у всех участников личные мотоциклы. Это пока только предположение (документы не вызвали подозрений у мандатной и технической комиссий), но оно не беспочвенно. Подобные случаи были, и журнал уже писал о них.

После всего сказанного правомерно задать вопрос: где же выход? Может ли, скажем, мастер или кандидат в мастера по мотокроссу, если он имеет собственный мотоцикл, выступать в чемпионате СССР среди владельцев двухколесного транспорта? Или же следует закрыть для него доступ на такие состязания? К сожалению, однозначного ответа автор не нашел. Но ясно одно — идея, заложенная в соревнованиях, пока не реализована. Потому что комитеты ДОСААФ и спортивно-технические клубы сделали слишком мало, чтобы привлечь огромную армию владельцев личных мотоциклов к спорту. Участие же в этих встречах гонщиков самой высокой квалификации превращает их в еще один, обычный чемпионат. И только.

Б. ЛОГИНОВ,
спецкор «За рулем»

Волынская область,
г. Рожище

Результаты соревнований

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Украинская ССР; 3. Молдавская ССР. **Личный зачет. Класс 350 см³:** 1. В. Мамонов (РСФСР); 2. А. Кренделев; 3. П. Минаков (оба — Украинская ССР). **Класс 175 см³:** 1. И. Лукашов (Украинская ССР); 2. А. Селютин (Узбекская ССР); 3. Н. Тарасов (РСФСР).

Возвращение на пьедестал


Геннадий Моисеев.


Владимир Кавинов.

Почти четыре месяца прошло с того дня, когда закончились XXI летние Олимпийские игры, а мы до сих пор находимся под их впечатлением, переживаем радость новой убедительной победы советского спорта. И хотя в олимпийский год другие соревнования, казалось бы, отступают в тень, есть среди них такие, что по накалу борьбы, по уровню достижений, по вниманию болельщиков можно было бы поставить в один ряд с олимпийскими. К ним относится и чемпионат мира по мотоциклетному кроссу.

Популярность его необычайно высока. Вспомним: пятый этап в классе 250 см³, проходивший у нас во Львове, собрал по самым скромным подсчетам полтораста тысяч зрителей. Борьба обострялась с каждым заездом и, как в мастерском спектакле, достигла пика в конце последнего акта. Ну а о техническом уровне нынешнего кросса свидетельствует мощность двигателей: 40—45 л. с. — почти на 15—20 сил больше, чем какой-нибудь десяток лет назад.

Класс 250 см³ всегда собирал сильнейших представителей мотокросса, и достижения в нем считаются наиболее почетными. У нас и раньше были здесь успехи. Дорожку на пьедестал почета проложил Игорь Григорьев. В 1965 году Виктор Арбеков поднялся на высшую его ступень. Этот результат лишь в 1974 году повторил Геннадий Моисеев. И вот теперь двое советских спортсменов с медалями — у Геннадия Моисеева серебряная, у Владимира Кавинова бронзовая, а с Анатолием Овчинниковым, занявшим седьмое место, — трое в десятке сильнейших!

Вскоре после окончания чемпионата мира в редакции состоялась встреча, в которой приняли участие Геннадий Моисеев, Владимир Кавинов, главный тренер по мотокроссу Юрий Сухов. Они поделились впечатлениями о чемпионате мира и ответили на вопросы. Предлагаем здесь изложение содержания этой беседы.

ВОПРОС: каковы главные отличительные черты чемпионата 1976-го?

Г. МОИСЕЕВ, В. КАВИНОВ: пожалуй, усиление конкуренции на трассе. Мы выступаем в чемпионате мира сравнительно недавно, и то уже прямо на глазах борьба обостряется. Раньше на первое место в заездах претендовало два-три, ну четыре, пять человек, теперь десяток гонщиков может реально бороться за него. И мастерство их в целом выравнивается, и достоинства мотоциклов. А мощности сейчас такие же практически, как в классе 500 см³, больше уже и использовать нельзя. Из 12 этапов примерно треть проходит на твердых, каменистых трассах, треть — на песчаных и еще треть — на земляных. Конечно, у каждого есть любимая трасса, но здесь шансы уравниваются. Первые места достаются с большим трудом. Для примера — такая цифра. В одном заезде за 23 секунды финишировало 7 гонщиков. Судья еле успевал делать отмашки. Не припомнишь такого из прошлых лет, всего одно очко уступил второй призер чемпионата Х. Микколе.

ВОПРОС: что же в таких условиях решающим образом влияет на результат?

Г. МОИСЕЕВ: очень многое. Любая мелочь, любая случайность. Буду помнить третий этап, в Чехословакии. Я только-только входил в форму. В первом заезде удалось прийти четвертым. Во втором со старта тоже немного поотстал, но потом начал догонять ведущего. Обошел Микколу и тут чувствую, кто-то тянет за ногу, прямо стаскивает с мотоцикла. Пришлось остановиться. Оказалось, на мотобот намоталась проволока. Пока распутывал, отстал, так и не удалось подняться выше четвертого места.

А вообще, если говорить не о случайностях, а о закономерностях, то надо сказать, что сегодня половина успеха — это хороший старт. Если не ушел вперед — приходится обгонять, а это очень сложно: ведь на трассе в среднем до 40 гонщиков, а в Испании, например, было 54...

ВОПРОС: простите, перебиваем вас; где вы предпочитаете делать обгоны?

Г. МОИСЕЕВ: в прыжках на спуске, при выходе из поворота.

В. КАВИНОВ: на входе в поворот.

Г. МОИСЕЕВ: а старт складывается из многих элементов. Это не только реакция самого гонщика, его опыт, хорошее контрольное время на официальной тренировке, которое позволяет выбирать место на старте. Это и тщательная настройка машины — ее двигателя, трансмиссии, подвески на данные соревнования, и именно для тебя. У меня, например, ничего не получалось в первых двух этапах. Не рисковал предъявлять претензии к мотоциклу, думал, сам не готов. Но на третий этап представители фирмы привезли по моей просьбе другой мотоцикл. Он вел себя по-другому, и я уже ехал уверенно.

Ю. СУХОВ: хочу заметить, что сейчас в подготовке гонщика все большее значение приобретает знание техники, чувство машины, если можно так сказать. В этом отношении наши ведущие мастера находятся на уровне инженера-испытателя.

ВОПРОС: любители мотокросса уже знают, что на предпоследнем этапе, от которого решающим образом зависело распределение призовых мест в чемпионате, в первом заезде наши лидеры лишились верных призовых мест и уступили своему главному сопернику Х. Микколе из-за того, что за два круга до финиша у них кончился бензин; переживают, спрашивают, как это могло произойти, кто виноват — ведь такого еще не бывало.

Г. МОИСЕЕВ, В. КАВИНОВ: случай — досаднее не придумаешь. Действительно, такого еще не было, потому и трудно предвидеть, а теперь — виновных искать. Сложная трасса со скоростными и тяжелыми песчаными участками. Для нее поставили жиклеры с большим сечением, помногу приходилось ехать на низших передачах — вот так все и получилось, кстати, не у одних только нас. Теперь будем умнее. Как говорят, век живи — век учись.

ВОПРОС К ГЛАВНОМУ ТРЕНЕРУ: оцените, пожалуйста, в целом выступление нашей команды в чемпионате.

Ю. СУХОВ: если охарактеризовать его одним словом — успешное. Это не только мое мнение. Так считают руководители технического спорта, специалисты. Конечно, чемпионские звания, которых уже добивались дважды наши гонщики, радовали всех нас. Но это были все-таки единичные достижения. А теперь мы уверенно можем говорить об успехе отечественной школы мотокросса, о том, что налаживается подготовка подкрепления ведущим мастерам. Лучшее свидетельство тому — седьмое место молодого Анатолия Овчинникова, не дрогнувшего в борьбе с именитыми соперниками и улучшавшего результаты от этапа к этапу. Не так-то просто добыть в этой борьбе четыре вторых места в заездах. Хочу отметить, что это результат общей работы, которую ведут тренеры сборных команд и наставники спортсменов на местах.

ВОПРОС К СПОРТСМЕНАМ: расскажите, пожалуйста, о своих тренерах, о том, как вы работаете.

Г. МОИСЕЕВ: с первых шагов тренируюсь у Кирилла Александровича Демянского. Благодарен ему, если чего-то достиг. Он помог мне приучить себя к регулярным занятиям, к тому, как поддерживать постоянную форму. Это очень важно, ведь чемпионат мира длится пять месяцев, так что можете представить, что такое столь продолжительный пик. Соответственно планируем участие в других соревнованиях, считаем, что регулярные старты способствуют поддержанию формы. Многие знают, что у меня в прошлом году была сломана рука. Спасибо профессору Ткаченко: он за сорок дней поставил меня в строй. С пятого этапа начал уже выступать в чемпионате, но так до конца его и не нашел себя.

По мере того, как я взрослел, менялись формы нашей работы с тренером. Сейчас мы поступаем так: составляем параллельно планы — он и я, сопоставляем их и делаем окончательный вариант. К радости обоих, планы эти всегда очень близки, вот что значит взаимопонимание. Я сторонник работы с постоянным тренером, если все идет, конечно, нормально.

В. КАВИНОВ: я занимаюсь все время в киевском СКА. Много и полезно работал со мной Юрий Игнатьевич Трофимец. Сейчас планировать подготовку мне помогает Владимир Николаевич Дудко. С ним и советуюсь. У меня тоже был перерыв в выступлениях на чемпионате мира и тоже не очень-то после него получалось. До сих пор не нашел четкого соотношения физической и ездовой подготовки. Сила и выносливость кроссмену очень нужны. Особенно почувствовал это нынешним летом, выступая на треках Западной Европы, где стояла необычная жара. Мышцы сводило порой после гонок. Но в тренировках я, пожалуй, перебрал с общефизическими занятиями в ущерб езде, которая тоже, в общем-то, развивает, причем именно те физические качества, которые нужны в кроссе.

Стараюсь анализировать свои действия, свое состояние. Учусь, хочу стать тренером. Люблю, когда вокруг ребята, стараюсь позаниматься с ними, когда есть возможность. Надо думать и о смене, когда-нибудь придется ведь сойти с трассы, хотя и очень люблю кросс.

Г. МОИСЕЕВ: тоже хочу стать тренером, учусь, а там видно будет, как получится. Вспоминаю себя мальчишкой, впечатление, которое произвели на меня соревнования в Юкках, под Ленинградом, где Арбеков боролся со знаменитым Робером. Это было в 1964 году. Тогда я и пришел в мотокросс. А теперь, вроде, чувствую себя в долгу перед нынешними ребятами.

Ю. СУХОВ: хочу в заключение подчеркнуть, сколь важен пример чемпионов для молодежи. Здесь как бы обратная связь: каждый успех в чемпионате дает новый приток в секции, в ДЮСТШ, а где как не там рождаются чемпионы будущие. В свое время на юношеских соревнованиях были замечены и приглашены на всесоюзный сбор и Моисеев с Кавиновым (с того времени они и знакомы, выступают рука об руку). Сборы такие теперь стали регулярными. С подающими надежды ребятами занимаются квалифицированные тренеры.

Пришла пора подумать и о следующем шаге — о специальной школе-интернате, где с ранней поры можно было бы методично готовить гонщиков экстра-класса, как это делается в других видах спорта. Ведь мы, тренеры, должны все время думать и о завтрашнем дне.

Г. МОИСЕЕВ, В. КАВИНОВ: хотим поблагодарить всех, кто помогал нам готовиться и соревноваться, и заверить любителей мотоспорта: сделаем все, чтобы как можно лучше выступать в будущем году. Чувствуем, что у советской сборной есть для этого силы.

* * *

Встреча в редакции происходила накануне отъезда наших спортсменов в Швейцарию на «Трофей наций» (неофициальное первенство мира в классе 250 см³). Сейчас можем поздравить Геннадия Моисеева, Владимира Кавинова, Анатолия Овчинникова и Юрия Худякова, завоевавших в этом ответственном соревновании почетное второе место.



АВТОГОНКИ

Второй этап Кубка дружбы социалистических стран состоялся на трассе «Шляйц» в ГДР. Наша сборная выступала только на гоночных автомобилях. Финиша достигли лишь двое.

Приводим результаты соревнований. **Гоночные автомобили класса Б8—1300 см³. Личный зачет:** 1. У. Мелькус (ГДР), ХТС; 2. К. Илек (ЧССР), «Металэкс-103»; 3. В. Гюнтер (ГДР), ХТС; 4. А. Патлейх (ЧССР), «Металэкс-102»; 5. И. Ванчура (ЧССР), «Металэкс-103»; 6. П. Самохил (ЧССР), «Металэкс-102»; 7. М. Лайв (СССР), «Эстония—18М»; 8. В. Греков (СССР), «Эстония—18М». **Командный зачет:** 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. СССР; 4. ПНР. **Легковые автомобили класса А2—1300 см³. Личный зачет:** 1. О. Брунцлик (ЧССР); 2. М. Жид (ЧССР); 3. О. Хорсак (ЧССР); 4. З. Войтех (ЧССР), все — на «Шкоде-130РС». **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР.

Сумма очков после двух этапов. **Класс Б8—1300 см³. Личный зачет:** Лайв — 88, Илек — 87, Мелькус — 85, Патлейх — 80, Черва — 76, Греков — 73, Гюнтер — 66. **Командный зачет:** ЧССР — 247; ГДР — 223; СССР — 199. **Класс А2—1300 см³. Личный зачет:** Брунцлик — 100, Жид — 92, Войтех — 82. **Командный зачет:** ЧССР — 278; ГДР — 209; СССР — 117.

* * *

На чемпионате мира в формуле 1 в середине сезона наступили серьезные перемены. Серия следовавших одна за другой побед машин «Феррари» закончилась. Три этапа подряд (во Франции, Англии, ФРГ) выиграл англичанин Д. Хант на автомобиле «Мак-Ларен». Кроме того, международный трибунал ФИА отменил решения технических комиссий испанского и французского этапов об аннулировании результатов Д. Ханта и Д. Уотсона, чьи машины не отвечали техническим требованиям. Таким образом, Хант объявлен победителем испанского этапа, а Лауда перемещен на второе место.

Но главным событием, повлиявшим на расстановку соискателей титула чемпиона мира, стала авария Н. Лауды. На десятом этапе в ФРГ вскоре после старта лидер первенства врезался в защитный брус. От удара машина загорелась. Через несколько мгновений с ней столкнулось несколько автомобилей. Лауда с помощью остановившихся гонщиков был извлечен из пылающих обломков и на вертолете отправлен в больницу с ожогами и ранениями.

Гонку остановили и после расчистки трассы дали повторный старт.

Профсоюз гонщиков-профессионалов совместно с инициативной группой конструкторов подверг резкой критике состояние трассы «Нюрбургринг» в ФРГ и призвал спортсменов в дальнейшем бойкотировать соревнования на ней.

Лауда, пробыв шесть недель в больнице, вновь сел за руль на голландском этапе.

X этап (ФРГ): 1. Хант; 2. Шехтер; 3. И. Масс (ФРГ), «Мак-Ларен—М23»; 4. К. Паче (Бразилия), «Брэбхэм-альфа-БТ45»; 5. Г. Нильссон (Швеция), «Лотос-77»; 6. Р. Штоммелен (ФРГ), «Брэбхэм-БТ44».

XI этап (Австрия): 1. Уотсон; 2. Ж. Лаффит (Франция), «Лижье-ЖС-5»; 3. Г. Нильссон (Швеция), «Лотос-77»; 4. Хант; 5. М. Андретти (США), «Лотос-77»; 6. Р. Петерссон (Швеция), «Марч-761».

XII этап (Голландия): 1. Хант; 2. К. Регаццони (Швейцария), «Феррари-312Т2»; 3. Андретти; 4. Прайс; 5. Шехтер.

XIII этап (Италия): 1. Петерссон; 2. Регаццони; 3. Лаффит; 4. Лауда; 5. Шехтер; 6. П. Депэлле (Франция), «Тиррел-П34».

Сумма очков после 12 этапов: Лауда — 61, Хант — 56, Шехтер — 38, Регаццони — 28, Депэлле — 27, Лаффит — 20.

РАЛЛИ

«Дунайское ралли», состоявшееся в СРР, являлось одновременно четвертым этапом Кубка дружбы социалистических стран и 12-м этапом первенства Европы, которое проходило по более длинному маршруту. Советские спортсмены принимали участие только в розыгрыше этапа Кубка дружбы. Здесь из 52 стартовавших экипажей на финиш пришли 32. В абсолютном зачете первенствовали болгарские гонщики И. Чубриков и П. Церовский на машине «Рено-17-гордини». В тройку призеров вошли экипажи из ЧССР С. Квайзар — И. Коттек и В. Хавел — М. Воханек (на «шкодах-120С»). Среди наших спортсменов наилучший результат у пары Я. Агишев — М. Титов («Москвич—2140»), которые заняли девятое место в абсолютном зачете.

В «Дунайском ралли» по программе этапа чемпионата Европы первое место заняли те же Чубриков и Церовский. Вторым были Хавел — Воханек, а на третье место вышел польский экипаж Б. Крупа — П. Мыстковский на «Польском ФИАТ-125П». Командный зачет этапа Кубка дружбы: 1. ЧССР; 2. НРБ; 3. ПНР; 4. СРР; 5. СССР.

* * *

Шестой этап первенства мира среди марок — ралли Марокко — выиграл французский экипаж Ж. Николя — Ж. Тодт. Второе место у финнов С. Лампинена и А. Аху. Оба экипажа выступали на «Пежо-504». В этих исключительно сложных соревнованиях, где участники шли 745 км по Сахаре, финишировало только 11 экипажей.

МНОГОДНЕВКА

Закончилось первенство Европы. Оно включало шесть этапов. Почетные титулы чемпионов завоевали: класс 50 см³ — Э. Шмидер (ФРГ), «Цюндапп»; 75 см³ — Ш. Мауэрсбергер (ГДР), «Симсон»; 100 см³ — И. Вольфгрубер (ФРГ), «Цюндапп»; 125 см³ — А. Гритти (Италия), КТМ; 175 см³ — Э. Андреолетти (Италия), КТМ; 250 см³ — И. Стодулка (ЧССР), ЯВА; 350 см³ — К. Машита (ЧССР), ЯВА; свыше 350 см³ — С. Злох (ЧССР), ЯВА.

Примечательно, что из восьми чемпионов половина — спортсмены социалистических стран.

СПИДВЕЙ

Чемпионат мира по спидвею в парных гонках закончился победой англичан Д. Луиса и М. Симмондса. На втором месте — датская пара О. Ольсен и Ф. Томсон, а шведы Б. Янссон и Б. Перссон были третьими.

* * *

Титул чемпиона мира по мотогонкам на 1000-метровой дорожке выиграл новозеландец И. Маугер на новой модели мотоцикла ЯВА-894 с четырехклапанным двигателем. Второе место на такой же машине завоевал датчанин О. Ольсен. На последующих местах: Э. Мюллер (ФРГ), А. Висбэк (ФРГ), И. Штанцль (ЧССР) и З. Кудрна (ЧССР).

КАРТИНГ

Третий этап Кубка дружбы состоялся в венгерском городе Дунайвароше. До самого последнего заезда сборная СССР имела реальные шансы вновь одержать командную победу и увеличить разрыв в очках, отделяющий ее от гонщиков ЧССР. Однако у хорошо выступавшего П. Бушланова незадолго до финиша лопнула стойка сиденья, и он не смог закончить дистанцию в головной группе. Командную победу одержали картингисты ЧССР, опередившие всего на пять очков сборную СССР. Однако по сумме трех этапов наши гонщики по-прежнему лидеры, опережая чехословацких спортсменов на 26 очков.

Личный зачет: 1. П. Кыселы; 2. М. Шимак (оба — ЧССР); 3. Р. Акопов; 4. М. Рябчиков (оба — СССР); 5. З. Кыселы (ЧССР); 6. А. Холовей (ПНР); 7. А. Таскин; 8. А. Зайцев... 12. П. Бушланов... 13. В. Иванченко (все — СССР). **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ПНР; 4. ГДР; 5. ВНР; 6. НРБ.

Письмо в редакцию

А ЛУЧШЕ ЗАСТРАХОВАТЬ

Недавно всей семьей мы приехали на своем ВАЗ—2101 в Москву. День прошел в делах, вечером решили заглянуть в щелковский универмаг. На стоянке я нашел свободное место в глубине у забора. Здесь и оставил машину.

Пока мы были в магазине, началась гроза. Но покупки сделаны — пора ехать. Стали пробираться к машине, завернули за угол дома и ахнули: часть забора, огораживающего строительство нового здания, была повалена и лежала на нашем новеньком ВАЗе. Не буду рассказывать, как под проливным дождем я и помогавшие мне солдат и женщина вызволяли автомобиль. Отмечу только, что то ли благодаря прочности кузова, то ли просто по случайности, но он практически не был поврежден. Однако что бы там ни было, а «Жигули» после этого случая мы застраховали.

М. РОГАНОВ

г. Муром

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29.

Правильные ответы — 2, 4, 6, 9, 11, 12, 15, 16, 18, 24.

I. Все правила, относящиеся к движению мотоциклов, распространяются и на трехколесные механические транспортные средства, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг (пункт 9). Таким транспортным средством является и грузовой мотороллер.

II. Очередность проезда равнозначного перекрестка не зависит от того, механическое или какое-либо другое транспортное средство движется по дороге. Правила сводят их всех в одну группу — нерельсовые, и каждый водитель должен уступать тому, кто находится справа (пункт 111).

III. Согнутая в локте левая рука водителя сигнализирует о повороте направо (пункт 69 «б»). Водитель прибегает к такому способу оповещения о маневре при неисправности световых указателей.

IV. При трех полосах и более на проезжей части для движения в данном направлении на крайнюю левую полосу водители грузовых автомобилей имеют право выезжать только при перестроении для поворота налево (разворота). Поэтому в приведенной ситуации объезжать остановившийся автомобиль надо справа (пункт 79).

V. Табличка 5.7 с изображением легкового автомобиля распространяет действие этого дорожного знака только на легковые автомобили и грузовые с разрешенным максимальным весом менее 3,5 т (пункт 36). Поэтому для мотоциклиста предел скорости остается прежним — 60 км/час.

VI. Мотоциклист поворачивает на перекрестке по направлению главной дороги и поэтому сохраняет преимущество перед водителем автомобиля, который находится на второстепенной дороге (пункт 110).

VII. Остановка под мостами запрещена (пункт 99 «б»). Поэтому для посадки пассажира надо остановиться до моста или проехав его.

VIII. При отсутствии соответствующих предписывающих знаков пересекать дорогу с односторонним движением можно, ибо указательный знак обязательных направлений движения не устанавливает (пункты 30, 3.1 и 33, 4.9).

IX. Вне зависимости от того, проходит дорога вне населенного пункта или в нем самом, зона запрещения разворота одна и та же — 15 метров (пункт 89 «а»).

X. Медицинская аптечка может отсутствовать только на мотоцикле без коляски (пункт 165, VI «к»).

Страничка мотоциклиста

Ремонт коробки «Туриста»

Коробка передач мотороллера «Турист» — весьма надежный, испытанный узел, поэтому она сохранилась в неизменном виде с первых моделей «Тулы». Неисправности, которые возникают в ней, вызваны, как правило, либо естественным износом деталей в процессе эксплуатации, либо несвоевременной регулировкой механизма переключения.

Прежде чем рассмотреть их, вспомним, как устроена и работает коробка.

Она включает два вала — первичный 1 (рис. 1) и вторичный 9, четыре пары шестерен — по числу передач и механизм переключения.

Первичный вал опирается на два шариковых подшипника 2 и 7, запрессованных в гнезда левой и правой половин картера. Через сквозное отверстие картера проходят штоки механизма сцепления. Заодно с валом выполнена шестерня 3 первой передачи. На первичном валу свободно вращаются шестерня 4 второй передачи и шестерня 6 четвертой. Они соединяются с валом посредством кулачков на перемещающейся по первичному валу на шлицах подвижной шестерне 5 третьей передачи.

Вторичный вал 9 опирается на роликовый 14 и шариковый 8 подшипники, запрессованные в гнезда картера. На вторичном валу свободно вращаются шестерня 13 первой передачи и шестерня 11 третьей. Эти передачи включаются при помощи перемещающейся на шлицах вторичного вала шестерни 12 второй передачи. Шестерня 10 четвертой передачи напрессована на вал.

В механизм переключения (рис. 2) входит валик 1, который связан тягой с рычагом. На шлицах вала установлен кривошип 3 с собачкой 4, имеющей два выступа. На том же валу свободно сидит зубчатый сектор 7 с храповиком, соединенный с барабаном переключения 9, и возвратная пружина 6. На поверхности барабана выполнены два фигурных паза, куда входят выступы вилок переключения 10 и 11. Вилки надеты на барабан переключения и входят в кольцевые проточки подвижных шестерен первичного и вторичного валов.

Механизм переключения работает так. При повороте валика (педалью через тягу) усилие передается на кривошип с собачкой. Один из ее выступов входит в соответствующую впадину храповика на секторе, который поворачивает барабан переключения, а тот заставляет передвигаться в осевом направлении вилки подвижных шестерен. Для стопорения вилок в этих положениях служит фиксирующее устройство: диск 12, выполненный заодно с барабаном переключения, фиксатор 13, ролик и пружина 2, прижимающая фиксатор к диску.

Рассмотрим наиболее часто встречающиеся неисправности.

1. Все или отдельные передачи не включаются или включаются при повторном нажатии на рычаг переключения. Почему? Из-за неправильной регулировки длины тяги системы переключения. Чтобы устранить это явление, надо отвернуть контргайку и, навертывая или отвертывая сферический наконечник, отрегулировать длину тяги, создав одинаковый (спереди и сзади) ход педали переключения относительно настила.

2. Тугое, затрудненное переключение передач. Причины: заедание рычагов и деформация тяг системы переключения или неправильная регулировка сцепления (оно «ведет»). В этих случаях достаточно отрегулировать сцепление, выпрямить деформированные тяги, промыть и смазать сочленения рычагов переключения.

3. Рывки при переключении. Они происходят вследствие износа кулачков на муфтах включения шестерен. Решение — замена износившихся шестерен (ремонт их трудоемок, а долговечность после него невелика).

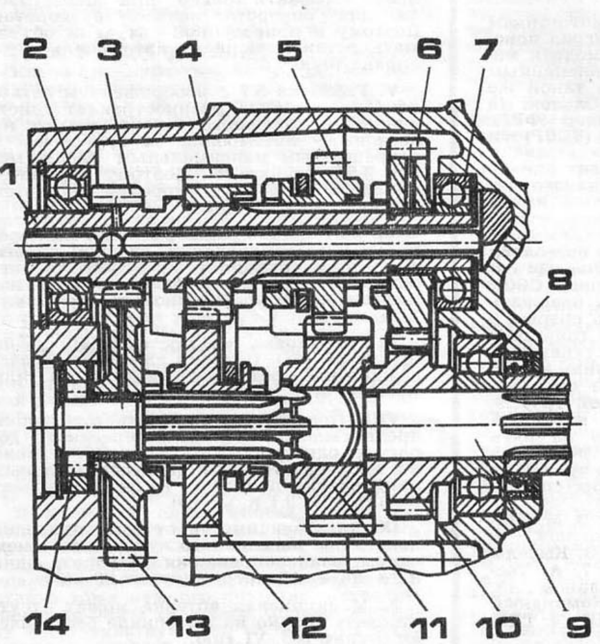
4. Самопроизвольное выключение передач. Оно может быть вызвано поломкой пружины 2 (см. рис. 2), прижимающей фиксатор к фиксирующему диску. Неисправность устраняется заменой пружины.

5. Шум, визг в коробке. Причина — выход из строя подшипников. Для устранения нужно разобрать коробку, осмотреть ее и заменить неисправные детали.

Ремонт коробки передач в большинстве случаев требует ее полной или ча-



Рис. 1. Коробка передач мотороллера «Турист»: 1 — первичный вал; 2, 7, 8 — шариковые подшипники; 3 — шестерня первой передачи; 4 — шестерня второй передачи; 5 — подвижная шестерня третьей передачи; 6 — шестерня четвертой передачи; 9 — вторичный вал; 10 — шестерня четвертой передачи; 11 — шестерня третьей передачи; 12 — подвижная шестерня второй передачи; 13 — шестерня первой передачи; 14 — роликовый подшипник.



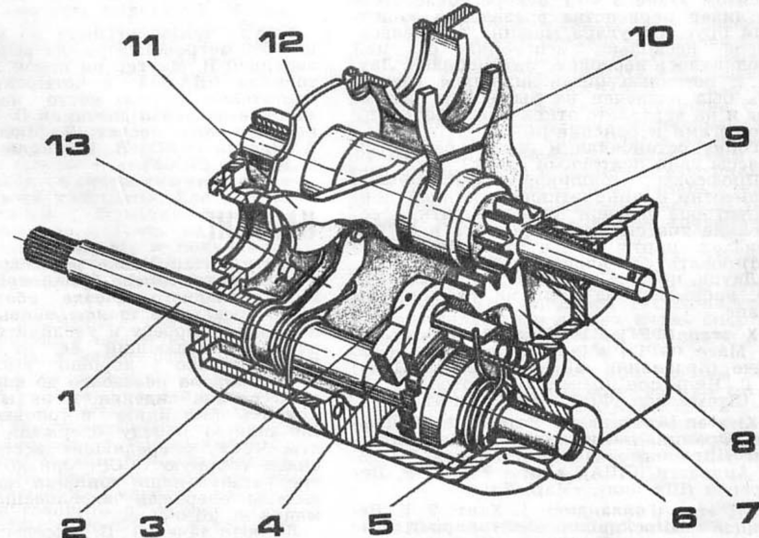


Рис. 2. Механизм переключения передач: 1 — валик переключения; 2 — прижимная пружина; 3 — кривошип; 4 — собачка; 5, 8 — опорные втулки; 6 — пружина возврата; 7 — зубчатый сектор; 9 — барабан переключения; 10, 11 — вилки переключения; 12 — фиксирующий диск; 13 — фиксатор.

стичной разборки. Несмотря на то, что это довольно сложный узел, ремонт его вполне доступен «среднему» мотоциклисту. Снятие двигателя с мотороллера и его разборка достаточно подробно описаны в заводской инструкции. Расскажем, как правильно собирать коробку после замены деталей.

Прежде всего ставят механизм переключения в положение включения четвертой передачи. Затем нагревают половины картера до 80—100°C (например, на электрической плитке, в духовке) и запрессовывают в них подшипники и опорные втулки. Нагрев сохранит в целости гнезда картера.

В левую половину картера, в шарикоподшипник **2** (см. рис. 1) легкими ударами выколотки из мягкого цветного металла вставляют первичный вал в сборе с шестерней **4**. Одновременно в картер вкладывают шестерню **13** первой передачи вторичного вала, введя ее в зацепление с шестерней **3**.

Затем нужно собрать барабан **9** переключения передач (см. рис. 2) с вилками **10** и **11** и фиксирующим диском **12**. В вилку **10** переключения первой и третьей передач вставить шестерню **12** (см. рис. 1), а в вилку **11** (см. рис. 2) — шестерню **5** (см. рис. 1).

Затем барабан переключения вместе с шестернями нужно вставить в опорную втулку левой половины картера и одновременно надеть шестерню **5** на первичный вал.

Теперь очередь вторичного вала в сборе. На него нанизывают шестерни **13** и **12** и вставляют в роликоподшипник вторичного вала. В заключение на первичный вал надевают шестерню **6**.

Теперь, вращая вторичный вал отверткой, вставленной в торцовый паз, проверяем работу шестерен, которые должны вращаться без заеданий.

После этого необходимо надеть на валик **1** переключения (см. рис. 2) кривошип **3** в сборе с собачкой **4**, пружину **2** и ролик фиксатора **13** диска переключения передач. Вставляя валик в левую половину картера, надо обратить внимание на то, чтобы ролик фиксатора **13** вошел во впадину на диске переключения при таком положении, когда вилка **11** введет шестерню **5** (см. рис. 1) торцовыми кулачками в зацепление с шестерней **6**.

Пружину **2** возврата валика (см. рис. 2) нужно одним концом завести в проточку картера, а другой — упереть в рычажок ролика фиксатора **13**.

Потом надеваем на валик **1** зубчатый сектор **7** в таком положении, чтобы с шестерней барабана переключения вошел в зацепление перзый правый зуб сектора. В последнюю очередь надеваем на сектор переключения возвратную пружину собачки, разводя концы пружины для соединения с пальцем, на котором сидит собачка.

Между половинами картера кладем прокладку, пропитанную бакелитовым лаком или автолом. Не забудьте надеть на барабан переключения и вал переключения опорные втулки **8** и **5**.

Соединяют картер легким постукиванием по правой половине. При этом необходимо проследить, чтобы фиксатор собачки прошел между концами пружины возврата и зафиксировал ее. Стягивающие винты (с шайбами!) равномерно затягиваем крест-накрест.

Л. ОВСИЕВИЧ,
инженер

В НОМЕРЕ:

На 1-й странице обложки: конвейер КамАЗа — фото Л. Шерстянникова; Москва праздничная — фото В. Ширшова; в КБ БелАЗа — фото С. Петрухина

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. П. СЕРЕДА, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Зав. отделом оформления Г. Ю. Дубман. Художественный редактор Н. П. Бурлака. Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.
Сдано в произв. 2.9.1976 г. Подписано в печать 28.9.1976 г. Тираж 2 550 000
Рукописи не возвращаются.
Бум. 60×90¹/₈ 2,75 бум. л. = 5,5 п. л. Цена 50 коп. Зак. 525 Г-80749
3-я типография Воениздата.
Издательство ДОСААФ, Москва





Н. Н. Добровольский.





40 лет с фото-камерой

Каждый, кто бывал в музее горьковского автозавода, обращал внимание на фотоматериалы его стендов, ставшие уже документами истории: строительство автогиганта в начале 30-х годов, первое движение конвейера, первые автомобили, каракумский пробег, редкие кадры военных лет — и везде машины с маркой «ГАЗ».

Все эти снимки сделаны фотографом конструкторско - экспериментального отдела автозавода Н. Н. Добровольским, работающим на ГАЗе вот уже сорок лет. Биография завода стала и его личной биографией. Николай Николаевич — постоянный участник всех



заводских событий, торжественных и рабочих: испытательные пробеги, выставки, гонки, юбилейные машины, новые корпуса — все это становится строкой большой фотолетописи, которой гордятся горьковчане.

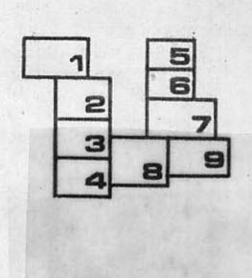
На негативах, хранящихся в фототеке Добровольского, — десятки тысяч интереснейших эпизодов. Вот первые «трехоски» завода карабкаются по бездорожью, с ошеломляющей для довоенных лет скоростью — 160 км/час несется гоночный автомобиль ГЛ—1. На других кадрах идет сборка «самоходок» в годы войны, конструктор В. Грачев — на испытаниях своего детища ГАЗ—67, торжественные минуты, связанные с выпуском пятимиллионного грузовика. Все эти события запечатлены не только на пленке, но и в памяти автора. Она хранит массу интереснейших фактов, подробностей, связанных с тем или иным снимком: кто был конструктором опытной трехосной «эмки» ГАЗ—21, как ликвидировали последствия бомбардировки завода фашистами в 1943 году и что изменили вот на этом опытном образце при подготовке его к серийному производству.

Его так и называют — летописцем завода и города Горького. В работах фотографа запечатлена жизнь автомобилестроителей нескольких поколений.

Летом 1976 года с фотографиями горьковского мастера смогли познакомиться москвичи. Фотовыставка, развернутая во Дворце культуры ЗИЛа, привлекла много посетителей. Она была посвящена юбилею Н. Н. Добровольского — 70-летию со дня рождения.

Наши читатели хорошо знают снимки юбиляра — это наш давний автор. На этих страницах мы помещаем лишь самую незначительную часть фотографий с выставки на ЗИЛе. От имени всех читателей редакция поздравляет Николая Николаевича Добровольского с юбилеем и желает ему здоровья, дальнейших творческих успехов в деле всей его жизни.





1. Север и юг, шоссе и бездорожье — все «по плечу» автомобилям с маркой «ГАЗ». Полюс холода, район Оймякона в Якутии.

2. ГАЗ—ААА на испытаниях. 1936 год.

3. Автозаводцев доставили на сенокос пикапы ГАЗ—415. 1938 год.

4. Заводские испытатели В. Мосолов и А. Гурьев на чемпионате СССР по ралли. 1972 год.

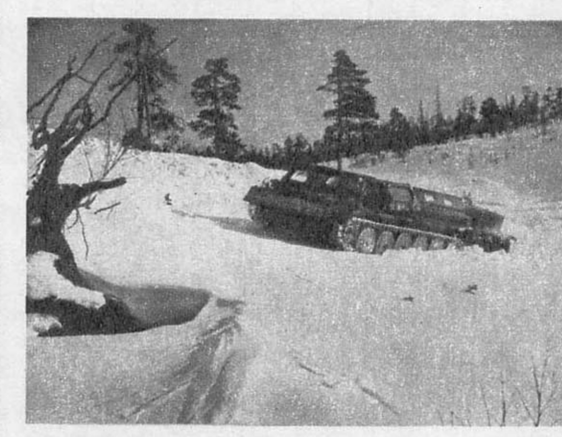
5. Первенство СССР по автокроссу в Ульяновске. 1975 год.

6. Гусеничный ГАЗ—71 штурмует снежную целину.

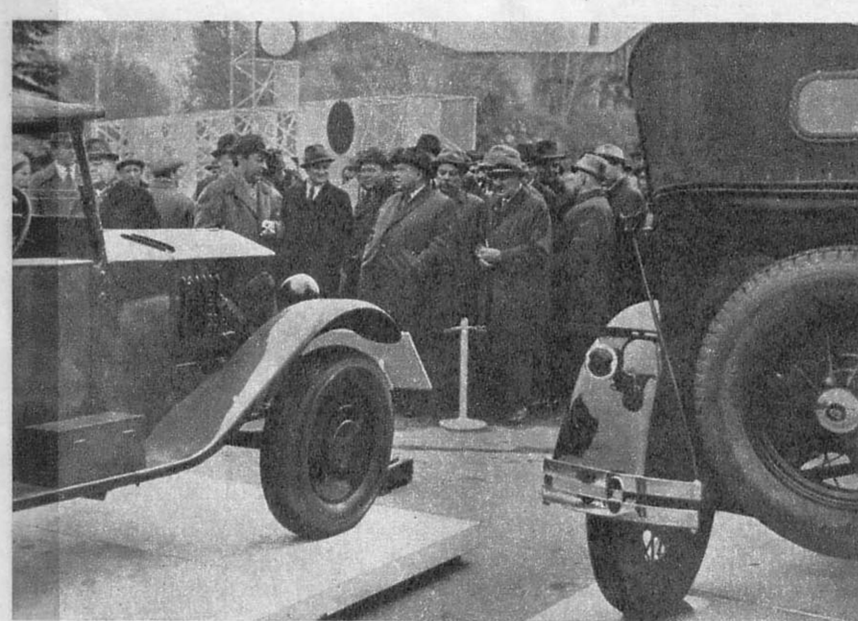
7. Автопробег горьковских динамовцев по маршруту Горький—Эривань — Горький (9300 километров). ГАЗ—А на перевале в Армении. 1934 год.

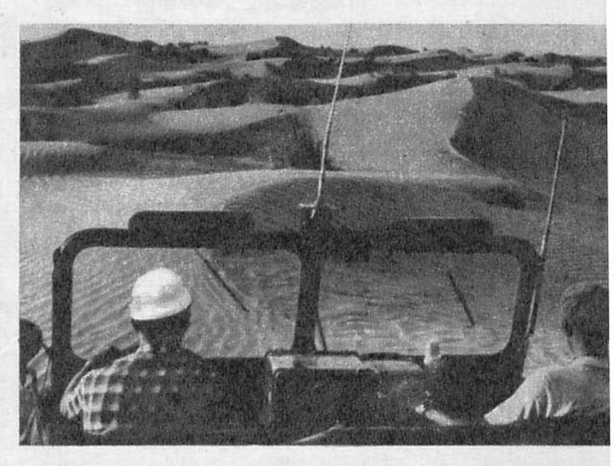
8. Открытие выставки «Автопром-50». ВДНХ. 1974 год.

9. «Газик» идет по барханам Каракумов. 1963 год.









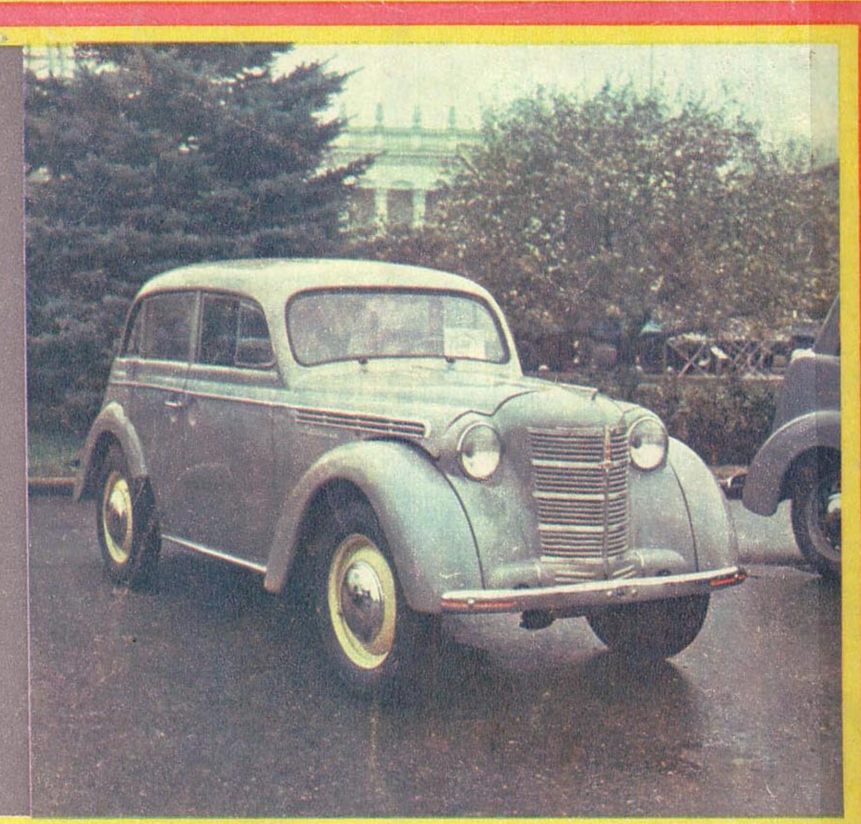
Индекс 70321. Цена 50 коп.

21. «МОСКВИЧ—400»

В январе 1947 года МЗМА (до этого завод имени КИМ, а ныне АЗЛК) возобновил производство малолитражек. Новый автомобиль назывался «Москвич—400» (он и представлен на фото). Наряду с четырехдверным седаном (модель «400/420») завод строил с 1949 по 1952 год кабриолеты (модели «400/420А») и с 1948 по 1956 год — фургоны (модель «400/422»). Базовая машина в 1954 году подверглась модернизации (повышена с 23 до 26 л. с. мощность двигателя, реконструирована коробка передач, введены другие изменения) и получила индекс «401».

В общей сложности на МЗМА по апрель 1956 года выпущено около 250 тысяч «москвичей» моделей «400» и «401» и их модификаций.

Число мест — 4; число и рабочий объем цилиндров — 4 и 1071 см³; расположение клапанов — нижнее; степень сжатия — 6,2; мощность — 23 л. с. при 4000 об/мин; число передач — 3; подвеска колес — независимая пружинная спереди и зависимая рессорная сзади; шины — 5,00—16; длина — 3855 мм; ширина — 1400 мм; высота — 1555 мм; база — 2340 мм; снаряженный вес — 855 кг; скорость — 90 км/час; эксплуатационный расход топлива — 9,0 л/100 км.



ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»

22. ЗАЗ—965

В типаже автомобилей индивидуального пользования «Запорожец—965» был призван заменить снятую с производства малолитражку «Москвич—401». Производство первой в СССР легковой машины с задним расположением силового агрегата и независимой подвеской всех колес начал в 1960 году запорожский автомобильный завод «Коммунар». Модель «965» (вы видите ее на фото) спроектировали в Москве специалисты МЗМА (кузов и узлы шасси) и НАМИ (двигатель). В 1962 году «Запорожец» получил более мощный (887 см³, 27 л. с.) двигатель и ряд модернизированных деталей (в том числе характерный декоративный молдинг на боковине) и добавку «А» в индексе. «Запорожец—965А» находился в производстве до мая 1969 года.

Число мест — 4; число и рабочий объем цилиндров — 4 и 746 см³; расположение клапанов — верхнее; степень сжатия — 6,5; мощность — 20 л. с. при 4000 об/мин; число передач — 4; подвеска колес — независимая торсионная спереди и пружинная сзади; шины — 5,20—13; длина — 3330 мм; ширина — 1395 мм; высота — 1450 мм; база — 2023 мм; снаряженный вес — 650 кг; скорость — 90 км/час; эксплуатационный расход топлива — 7,3 л/100 км.

